OSPREY MILITARY

CARROS DE COMBATE 65

CARROS
EN ORIENTE MEDIO



STEVEN J. ZALOGA

CARROS
EN ORIENTE MEDIO



TEXTO E ILUSTRACIONES EN COLOR:
STEVEN J. ZALOGA

OSPREY
MILITARY



Carros de combate n.° 65
Carros en Oriente Medio

Edita
RBA Coleccionables, SA
Redacción y administración:
Pérez Galdós 36, 08012 - Barcelona
Tel.: 93 415 73 74

Tel. nuevos suscriptores: 902 392 390
Tel. atención al cliente: 902 392 395

Realización
RBA Realizaciones Editoriales, SL
Pérez Galdós 34, 08012 - Barcelona
Edición: Ignasi Borbonet
Asesoría técnica: Juan Antonio Guerrero
Traducción: Pere Rubiés
Maquetación: Lluís Sanosa

Edición Original
Título original: *Armour of the Middle East Wars 1948-78*
by Osprey Publishing Ltd. 1981
Elms Court, Chapel Way, Botley, Oxford OX2 9LP, UK
Edición: Martin Windrow
Fotografías: © Osprey Publishing Ltd. 1999

ISBN: 84-473-1663-7
Depósito legal: B-41513-2000

El editor se reserva el derecho de modificar el precio de venta
de los componentes de la colección en el transcurso de la misma,
si las circunstancias del mercado así lo exigieran.

Impresión
NOVOPRINT, SA

Distribuye para España
Marco Ibérica Distribución de Ediciones, SA (MIDESA)
C/ Aragoneses, 18
Pol. Ind. de Alcobendas
28108 Alcobendas – Madrid
Tel.: 91 484 39 00

Argentina
RBA Argentina, SA. Esmeralda 740, oficina 1209, código postal 1007.
Tel.: 14-393-1433/1443. Capital Federal
Distribuye:
Capital: Huesca-Sanabria, SA. Baigorri 103,
código postal 1282. Tel.: 14-304-3510/3463. Capital Federal
Interior: DGP. Alvarado 2118/56, código postal 1290.
Tel.: 14-301-9970. Capital Federal

México
RBA México, SA de CV. Bosque de Ciruelos 190, Interior 605-B.
Colonia Bosques de las Lomas. Delegación Miguel Hidalgo.
CP 11700, México DF. Tels.: 5.251.49.01 y 5.245.05.12/26
Distribuye:
Distribuidora Intermex, SA de CV. Lucio Blanco n.° 435,
Azcapotzalco, C.P. 04200 México DF. Tel.: 230.95.00

Colombia
RBA Colombia, SA. Calle 100, n.° 8A - 55, Torre C, oficina 407.
Tel.: 621.03.20. Santafé de Bogotá
Distribuye: Distribuidoras Unidas, SA. Transversal 93, n.° 52-03.
Tel.: 413.93.00. Santafé de Bogotá

Pida a su proveedor habitual que le reserve un ejemplar de CARROS
DE COMBATE. Al comprar la obra cada semana en el mismo kiosco
o librería nos permite la distribución a los puntos de venta con mayor
precisión, y usted conseguirá un servicio más rápido y eficaz.

Impreso en España – Printed in Spain – Abril 2001

CARROS DE COMBATE EN ORIENTE MEDIO, 1948-1978

INTRODUCCIÓN

Después de la Segunda Guerra Mundial (SGM), en las atormentadas tierras de Oriente Medio se ha producido una guerra importante más o menos cada diez años, aparte de innumerables incidentes fronterizos, ataques guerrilleros e incursiones de represalia. A diferencia de la mayoría de conflictos que han afligido al mundo desde 1945, las guerras árabe-israelíes han visto un extenso uso de vehículos blindados, a veces en una escala que rivalizaba con los colosales enfrentamientos de El Alamein o Kursk. El objetivo de este libro es examinar brevemente los conflictos de Oriente Medio desde el punto de vista de los vehículos blindados utilizados por los Estados combatientes.

A la conclusión de la Segunda Guerra Mundial, Gran Bretaña decidió desligarse de los insolubles problemas de Palestina dividiendo el área entre sus habitantes judíos y árabes. El plan de partición debía entrar en vigor el 14 de mayo de 1948, a pesar de que sus términos resultaban inaceptables para ambos bandos. Los árabes palestinos pidieron ayuda a los Estados árabes vecinos para expulsar a los judíos; los colonos judíos, muchos de ellos supervivientes de los recientes horrores europeos, se prepararon para la guerra que se avecinaba. Los estallidos esporádicos crecieron en intensidad a medida que se aproximaba la fecha de la partición.

Gran parte de la lucha se centró en torno a las carreteras que conducían a asentamientos de kibutz judíos aislados, a lo largo de las cuales pequeñas bandas de milicias árabes tendían emboscadas a las columnas de suministros judías. Aunque las guarniciones británicas debían haberles proporcionado protección, las relaciones entre las tropas británicas y los colonos judíos eran, en el mejor de los casos, tensas, debido a los ataques terroristas judíos a soldados británicos. Los judíos se vieron obligados a depender de sus propios recursos, y la clandestina Haganá, el brazo militar de la Agencia Judía, empezó a reunir un arsenal que incluía camiones blindados. Éstos eran de construcción variada, utilizando una amplia gama de bastidores de vehículos comerciales con todo tipo de blindaje, desde planchas de acero hasta blindaje laminado de contrachapado o caucho aprisionado entre delgadas láminas de metal. Acabó existiendo un cierto grado de normalización, pero por lo general los camiones con blindaje estratificado formaban un conjunto bastante heterogéneo. Los camiones blindados se utilizaban para escoltar a los vehículos desprotegidos hasta los asentamientos clave, y en algunas áreas fuertemente disputadas convoyes enteros podían estar constituidos por camiones blindados. La mayoría de camiones disponían de troneras o escotillas para disparar, pero a causa de las restricciones británicas ninguno podía tener torres o armas permanentes de ningún tipo. El elevado peso del blindaje añadido les hacía tener prestaciones mediocres, y las cuestas pronunciadas o las cargas pesadas so-



Automóvil blindado de la Fuerza de Fronteras de Transjordania pasando revista, finales de los años 40; la influencia británica en las fuerzas jordanas es muy evidente en el uniforme de la tripulación y los distintivos del automóvil; obsérvese el nombre del vehículo, «Farida», en el glacis. (Foto: Imperial War Museum.)

brecargaban los motores y las transmisiones. Muchos se perdieron, con sus tripulaciones, en las emboscadas de 1947 y 1948.

La guerra a gran escala se aproximaba amenazadoramente, y ambos bandos preparaban sus arsenales. A principios de 1948, los Estados miembros de la Liga Árabe tenían una supremacía clara en vehículos blindados. Aunque ninguno de los irregulares ejércitos de liberación árabes poseía vehículos blindados dignos de mención, todas las fuerzas nacionales regulares sí los tenían. El Ejército egipcio había sido fundado en 1936, y en 1937 se formaron sus primeras unidades acorazadas en torno a un pequeño número de carros de combate medios Vickers Mk II y



ligeros Vickers Mk V. En 1948 no quedaba ninguno de ellos en funcionamiento, pero habían sido sustituidos por un surtido británico de material usado que totalizaba unos 200 vehículos. Los tipos más numerosos eran carros de combate ligeros, como el viejo Mk VI o el carro aerotransportado M22 Locust. Había unas pocas compañías de Valentine y unos cuantos Matilda, pero los únicos carros de combate realmente modernos eran Sherman, con efectivos aproximados de una compañía. Los viejos campos de batalla del desierto fueron registrados para conseguir unos cuantos más, incluyendo tres improbables sIG33 auf Fgst. PzKpfw II (Sf) de 150 mm, ¡que habían servido en la 707.ª y 708.ª sIG Kp. (Sf) del Deutsches Afrika Korps! Los egipcios alinearon asimismo una modesta selección de automóviles blindados, como los Humber Mk III y Mk IV, el Marmon-Herrington Mk IVF y algunos Staghound. La infantería egipcia recibió 298 transportes Bren, y las compañías contracarro tenían transportes sobre orugas Loyd para remolcar sus cañones CC de 6 libras. Las fuerzas acorazadas egipcias se organizaron siguiendo el modelo británico, pero en la lucha de 1948 fueron invariablemente fragmentadas para apoyar a la infantería.

El Ejército sirio creció a partir de las fuerzas coloniales francesas, y sus unidades acorazadas estaban equipadas con material sobrante francés. Siria tenía un batallón de unos 45 carros de combate ligeros R-35 y R-39, supervivientes de los 63.° y 68.° BCC (Bataillons de Chars de Combat) de las Fuerzas francesas de Vichy que habían combatido contra unidades de la Commonwealth durante la campaña siria de junio-julio de 1941. Los sirios tenían asimismo algunas sobras de las posteriores unidades de Franceses Libres; éstas comprendían algunos transportes Bren y automóviles blindados Marmon-Herrington, unas cuantas *automitrailleuses* Dodge del tipo Bich, y unos pocos automóviles blindados más de origen francés. Durante la lucha de 1948, el batallón de carros de combate fue fragmentado en unidades del tamaño de compañías de 8 a 12 vehículos, asignándose una de ellas a cada brigada de infantería. Existía también una pequeña cantidad de cañones autopropulsados construidos sobre bastidores improvisados, como cañones de montaña de 65 mm sobre una Chenillette Lorraine 38L y cañones contracarro de 25 mm sobre transportes Bren.

De lejos, los contingentes acorazados árabes mejor organizados y dirigidos eran los pertenecientes a las fuerzas de Transjordania. La Fuerza Fronteriza Transjordana estaba equipada con automóviles blindados Staghound. La Legión Árabe tenía un escuadrón de automóviles blindados Marmon-Herrington Mk IVF agregado a cada uno de sus cuatro batallones de infantería en camiones. Aunque más pequeña que otras muchas fuerzas árabes en cuanto a número de vehículos, las tropas de automóviles blindados de la Legión Árabe eran una fuerza a tener en cuenta.



Sección de automóviles blindados Marmon-Herrington Mk IVF de la Legión Árabe; era el tipo de vehículo de combate más numeroso en el bando árabe en la guerra de 1948. Cada batallón de infantería de la Legión tenía agregada una compañía de Marmon-Herrington; el vehículo más próximo es el representado en la lámina A2. (Foto: Imp. War Mus.)

Aparte de sus VAC convencionales, la Legión Árabe todavía conservaba algún ejemplar de sus seis camiones blindados improvisados de antes de la guerra, pedidos en 1939 por Glubb Pachá a la firma Wagner de Jaffa, así como de vehículos procedentes de la Fuerza Mecanizada en Irak y Siria durante la Segunda Guerra Mundial. El arma es una ametralladora Vickers de 7,7 mm refrigerada por agua. El motivo del emblema de gorra de la Legión está estarcido, aparentemente en negro, en las puertas color arena del camión. (Foto: Imp. War Mus.)





El primer choque importante con la fuerza acorazada siria en la guerra de 1948 fue en un kibutz de Degania, donde varios R-35 fueron puestos fuera de combate. En la foto original de este R-35 se vislumbra apenas el número militar de serie francés en la parte posterior del casco. Aunque bien blindados y temibles para las mal equipadas milicias de Israel, los R-35 eran también viejos, desgastados y difíciles de mantener por parte de las tripulaciones sirias.

El pequeño Ejército libanés tenía una compañía de viejos carros de combate franceses, probablemente FT-17. El Ejército iraquí poseía un batallón de carros de combate y varias compañías de automóviles blindados. Había adquirido algunos carros de combate ligeros CV-35 a Italia en 1938, pero es improbable que ninguno de ellos estuviese en funcionamiento una década más tarde. La mayor parte del equipo utilizado en 1948 era de cosecha más reciente y de origen británico.

Los judíos miraron hacia Europa y Norteamérica a la hora de tratar de adquirir vehículos para compensar la superioridad árabe en esta área. Muchos funcionarios de Gobiernos europeos de posguerra eran antiguos soldados de la Resistencia y tenían simpatía por las peticiones judías, pero no podían hacer descaradamente oídos sordos a los embargos británicos y a la presión norteamericana. Sin embargo, de manera lenta pero segura, un goteo constante de «metal de desguace» y «complementos agrícolas» que tenían un notable parecido con semiorugas blindados M3 y M9, automóviles de exploración blindados M3A1 y camiones Dodge WC52 de 3/4 t empezó a dirigirse hacia Tel Aviv y Haifa. Estos vehículos fueron modificados con la adición de más blindaje, colocando puestos de ametralladora al lado del conductor y añadiendo pequeñas torres poliédricas de ametralladora en el techo. Se hizo también un trato en Francia para adquirir 10 viejos carros de combate ligeros Hotchkiss H-39 que databan de 1940, y que habían sido utilizados por el 3.° y 12.° Régiments de Dragons de las Fuerzas de Franceses Libres en 1945.

Los primitivos camiones con blindaje estratificado jugaron un papel destacado en las intensas escaramuzas de abril de 1948, especialmente a lo largo de la ferozmente disputada carretera Jerusalén-Tel Aviv. Los británicos tuvieron también alguna intervención. En Rafah, en la franja de Gaza, un par de camiones blindados Chevrolet judíos incendiaron un camión árabe, provocando que la guarnición británica enviase cuatro Comet del 4.° RTR (Royal Tank Regiment), capturando a uno de los culpables. La mayor parte del resto del 4.° RTR estaba estacionada cerca del puesto de policía de Latrun, en Cisjordania, y el 10 de mayo fueron testigos de un desigual enfrentamiento entre algunos automóviles blindados Marmon-Herrington de la Legión Árabe y unos cuantos desventurados camiones con blindaje estratificado. Al día siguiente, los judíos decidieron vengarse bombardeando el puesto de policía con fuego de mortero, lo que provocó que el 4.° RTR enviase unos cuantos Comet que hicieron volar en pedazos otro camión con blindaje estratificado. Sin embargo, el Ejército británico pronto dejaría a árabes y judíos solos para que arreglasen sus disputas directamente.

La Haganá tenía muchas deficiencias en equipo y armas pesadas, pero las compensaba con su organización, dirección y determinación. Las fuerzas de la Liga Árabe estaban mejor equipadas, pero carecían de cohesión y coordinación a causa de la desconfianza y las rivalidades políticas entre los dirigentes de las diversas milicias y dinastías políticas. Aunque la Haganá tenía una población mucho menor a la que recurrir, pudo reunir una fuerza armada no significativamente menor en términos reales a la de todos sus vecinos árabes.

1948: ESTALLA LA TORMENTA

El 14 de mayo de 1948 Israel vio la luz como estado soberano, y los ejércitos árabes empezaron a atacarlo. En el norte, a lo largo de los altos del Golán,

la 1.ª Brigada de Infantería siria inició su avance, acompañada por una compañía de carros de combate ligeros R-35 y R-39. El 18 de mayo un ataque combinado de carros de combate e infantería arrolló algunos pequeños asentamientos judíos en el exterior de dos recintos de kibutz en Degania, y dos días más tarde se lanzó otro ataque sobre el mismo Degania. Los R-35 irrumpieron a través de la alambrada que rodeaba el campamento central, seguidos por infantería, y empezaron a bombardear los refugios de tierra de los defensores. Éstos no estaban preparados para resistir mucho, pero ataques con cócteles Molotov y un lanzagranadas contracarro PIAT pusieron fuera de combate varios carros. Los sirios dirigieron su atención a los asentamientos vecinos, siendo rechazados por un recién llegado cañón de montaña francés modelo 1906 de 65 mm. Después de la lucha, los israelíes consiguieron rescatar un R-35 y un R-39 de entre los restos, que se convirtieron en los primeros carros de combate de Israel. La 2.ª Brigada siria intentó cruzar el Jordán el 6 de junio, pero los vados quedaron bajo el fuego y los carros de combate no pudieron pasar al otro lado. Sin embargo, el 10 de julio, un ataque combinado de carros de combate e infantería con apoyo de artillería hizo que esta brigada entrara en Palestina.

En la franja de Gaza, la 1.ª Brigada egipcia inició su avance por la costa. Un ataque de infantería en Nirim el 15 de mayo, encabezado por transportes Bren, tuvo poco efecto, pero otros elementos de la fuerza egipcia continuaron el avance y asaltaron el kibutz de Yad Mordecai. Los dos primeros ataques de infantería fracasaron, pero el 23 de mayo un asalto encabezado por carros de combate ligeros Mk VI y Matilda irrumpió finalmente en el asentamiento. Un ataque similar en Nitzanin, el 7 de junio, consiguió apoderarse de este kibutz, dejando a los egipcios con pleno control de la costa hasta Ashdod, al norte.

La amenaza más seria para los israelíes se hallaba en el área central. La Legión Árabe fue obligada a retirarse de Palestina el 13-14 de mayo, pero al día siguiente los automóviles blindados de dos batallones de infantería motorizada cruzaron el puente Allenby de regreso a Palestina. Pronto llegaron a Jerusalén y se apoderaron del puesto clave de Latrun, que dominaba la carretera entre Tel Aviv y Jerusalén. Tras conquistar la Ciudad Vieja de Jerusalén, se abrieron camino luchando hasta el barrio judío. Los ataques contra la Ciudad Nueva, el 23 de mayo, fueron rechazados y varios de los automóviles blindados Marmon-Herrington inutilizados con cócteles Molotov. Los israelíes efectuaron dos asaltos contra las posiciones de Latrun, pero fueron obligados a retroceder por el fuego de cañones y ametralladoras de los automóviles blindados. Entretanto, en el norte, una fuerza iraquí con un batallón de automóviles blindados y otro de carros de combate cruzó el Jordán y avanzó hasta llegar a menos de 10 km del mar, cerca de Natanya, antes de ser detenida. Israel quedó casi cortada por este ataque y por las fuerzas egipcias en el sur, en torno a Faluja.

El 11 de junio la ONU impuso un alto el fuego, para alivio de ambos bandos. La falta de coordinación de los ataques árabes había permitido a la Haganá transferir tropas al sector más vital, pero Israel había estado muy cerca de ser arrollado, a pesar de que los comandos en jeeps y las patrullas en camiones habían desbaratado muchos avances. Muchos de los éxitos iniciales árabes se debieron a la carencia israelí de armas pesadas con que enfrentarse a los carros de combate, a la que pronto se pondría remedio. Los israelíes utilizaron la tregua para reorganizar sus fuerzas armadas, ahora denominadas Zvá Haganá Le Yisrael (Zahal), o Fuerza de Defensa de Israel (FDI). Había dos unidades mecanizadas en proceso de formación: la 7.ª Brigada Mecanizada recibió su bautismo de fuego en Latrun, y estaba equipada principalmente con semio-

Automóvil blindado Humber Mk IV de 37 mm, uno de los varios tipos utilizados por el Ejército egipcio en 1948. Obsérvense los distintivos de Esc. «C» de estilo británico, en blanco, en los lados y parte posterior de la torre.





Automóviles de reconocimiento Humber Mk III del Ejército egipcio en un desfile. Extensamente utilizado en misiones de patrulla, estos envejecidos vehículos montaban una ametralladora ligera y un fusil contracarro Boys de 12,7 mm, un armamento insignificante para los baremos europeos, pero perfectamente eficaz contra los improvisados vehículos acorazados en los que circulaban los israelíes. (Foto: Imp. War Mus.)

rugas y camiones; la 8.ª Brigada Acorazada se formó bajo el mando de uno de los fundadores del Zahal, Yitzhak Sadeh, y consistía en el 82.° Batallón de Carros de Combate, mandado por un ex oficial del Ejército polaco, Felix Beatus, y el 89.° Batallón Mecanizado, una unidad de comandos en jeeps, mandada por el todavía desconocido Moshe Dayan. Antes de que los británicos dejasen Palestina, la Haganá había logrado adquirir, mediante robos y sobornos, un automóvil blindado Daimler Mk I, un vehículo de reconocimiento GM Otter I de fabricación canadiense y un par de carros de combate Cromwell. Además, se reconstruyó un Sherman a partir de desguaces de un depósito del Ejército británico cerca de Haifa, y otros varios Otter de la Fuerza Móvil de Policía acabaron en manos israelíes. El Sherman y los dos Cromwell formaron la llamada «Compañía Inglesa» del 82.° Bón. de Carros de Combate, y los 10 recién llegados carros de combate ligeros Hotchkiss formaron la «Compañía Rusa»; los nombres hacían referencia ¡al idioma más frecuente en estas unidades!

El 9 de julio los israelíes lanzaron una ofensiva de 10 días de duración. La principal amenaza procedía de la Legión Árabe, en el área de Jerusalén. El aeropuerto de Lydda (actualmente, aeropuerto de Lod) fue capturado pr el 82.° Bón. de Carros de Combate, y los comandos en jeeps de Dayan se lanzaron a toda velocidad para capturar la propia Lydda, avanzando hasta Ramla. Se produjeron encuentros con los automóviles blindados de la Legión Árabe, pero esta vez el Zahal tenía la potencia de fuego necesaria. Sin embargo, los ataques contra Latrun de la Brigada «Yiftah» apoyada por el 82.° Bón. de Carros de Combate fueron rechazados, y un solo cañón de 6 libras de la Legión puso fuera de combate varios de los carros de combate israelíes.

En las batallas costeras, un ataque combinado egipcio contra Negba el 12 de julio, con carros de combate ligeros Mk VI e infantería, fue obligado a retroceder, y en la lucha subsiguiente la infantería fue apoyada por el 89.° Bón. de Dayan, traído después de su avance sobre Ramla. Las unidades del Zahal aislaron rápidamente a los egipcios en cuatro bolsas en torno a Faluja. En el norte hubo poca intervención de fuerzas acorazadas, salvo en algunos encuentros en que los automóviles blindados sirios apoyaron las operaciones del Ejército de Liberación Árabe de Kaukji. Aquéllos incluían algunas *automitralleuses* Dodge, que eran camiones Dodge con blindaje improvisado y un viejo cañón SA.18 de 37 mm montado en una pequeña torre. Fueron muy maltratados por semiorugas de la 7.ª Brigada israelí en una batalla cerca de Nazaret, el 16 de julio, justo antes de que la ONU declarase otro alto el fuego.

Ahora la iniciativa había pasado a los israelíes. Sus nuevas unidades acorazadas habían tenido un comienzo espasmódico pero estaban expandiéndose. Justo después de la batalla de Lydda, la 8.ª Brig. Acor. empezó a recibir semiorugas modificados, con cañones de 20 mm, 2 libras y 6 libras. Ello proporcionó a las unidades de infantería en semiorugas potencia de fuego y una pequeña capacidad contracarro. Las relaciones entre los países de la Liga Árabe atravesaban un mal momento, cruzándose mutuas recriminaciones. Sospechas sobre las intenciones egipcias en el sur de Palestina llevaron al rey Abdullah de Transjordania a ordenar a la Legión Árabe que se pusiese a la defensiva. La poca cooperación que había existido entre los diversos ejércitos se terminó prácticamente. El Ejército egipcio constituía ahora la mayor amenaza para los planes israelíes. Sus efectivos acorazados en Palestina ascendían a tres Sherman, 132 carros de combate ligeros (en su mayoría Mk VI, Locust y Valentine) y 139 transportes Bren. Su superioridad estaba seriamente amenazada por la fuerza mecanizada israelí, basada principalmente en automóviles blindados improvisados y semiorugas.

La lucha se reanudó en octubre; los israelíes pasaron a la ofensiva en el sur, mientras resistían fir-

memente en el centro y norte. La 7.ª y 8.ª Brigadas fueron transferidas al Mando Meridional. La 8.ª participó en el asalto a Iraq-el-Manshiyya, pero su actuación fue muy deficiente; faltó coordinación y muchos de los H-39 se quedaron atascados en una zanja contracarro. El posterior ataque contra el puesto de policía de Iraq Suweiden tuvo más éxito. El avance del Zahal sobre Beersheba aisló a las fuerzas expedicionarias egipcias en la bolsa de Faluji, y avances posteriores en diciembre y marzo empujaron la frontera israelí hasta Eilat, en el golfo de Aqaba, antes de que la Organización de Naciones Unidas impusiese el alto el fuego final.

* * *

Los años que siguieron a la tregua fueron agitados e inestables. Una oleada de golpes de Estado sacudió Siria; el rey fue derrocado en Egipto, subiendo al poder Nasser; el joven rey Hussein asumió el trono del nuevo Reino Hachemita de Jordania, anunciando el fin del papel moderador de Gran Bretaña sobre la Legión Árabe. Los árabes estaban profundamente resentidos con Israel, y sólo sus débiles economías y problemas internos impidieron el estallido de la lucha a gran escala. En su lugar, la Liga Árabe subvencionaba incursiones terroristas palestinas en las áreas fronterizas, seguidas inevitablemente por represalias israelíes.

El Zahal emergió de la guerra con orgullo, pero con cautela. La actuación de la pequeña fuerza de carros de combate había sido poco prometedora, pero las unidades mecanizadas del Zahal habían sido vitales para la victoria de 1948. Se adquirieron en el extranjero más semiorugas, llevando el total a unos 300, así como Sherman de diversas fuentes, consiguiendo el Zahal una modesta fuerza de unos 50 carros de combate. La 8.ª Brig. Acor. fue disuelta. El 82.º Bón. de Carros de Combate fue transferido para ayudar a formar la reorganizada 7.ª Brig. Acor., la cual comprendía también el 79.º Bón. Acor. y el 9.º de Comandos. El inventario israelí en carros de combate era heterogéneo en extremo; aunque el Zahal simplemente los llamaba a todos los Sherman «M1», en realidad consistían principalmente en M4A1 (casco de fundición) y M4A2 (diesel) armados con cualquier cosa, desde cañones de 75, 76 y 105 mm hasta unos pocos provistos de viejos cañones de campaña Krupp de 77 mm que databan de 1914-18.



Los transportes Bren fueron empleados en gran número por Egipto; la sección de armas pesadas de cada brigada de infantería tenía generalmente 25 de ellos, y muchos fueron capturados por Israel, como éste, el 19 de octubre de 1948 en el desierto del Negev. Obsérvese el redondel egipcio verde-blanco-verde del costado, y delante del mismo la insignia apresuradamente marcada con tiza del Mando Meridional del Zahal.

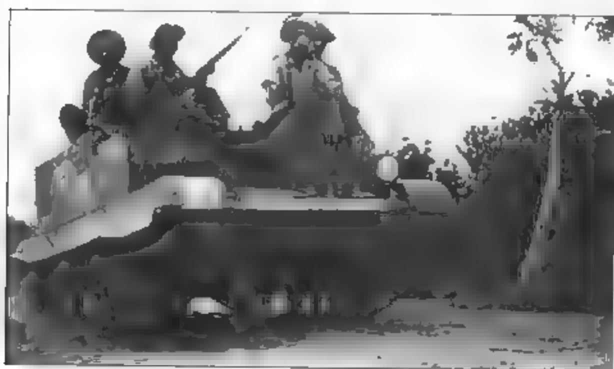
La doctrina del Ejército israelí en este período era bastante conservadora, dejando el peso del ataque a la infantería, con los carros de combate simplemente apoyándola. Las audaces aventuras de un contingente de Sherman de la 7.ª Brig. Acor., al mando de Uri Ben-Ari, en las maniobras del Zahal de 1952 habían sido objeto de áspera censura. En las maniobras de 1953 se repitió la proeza, con gran satisfacción del primer ministro Ben Gurion, que estaba presente. Ben Gurion era también ministro de Defensa, y la imagen de la infantería huyendo ante los Sherman le convenció de que se tenían que adquirir más carros de combate, a pesar del magro presupuesto de defensa de Israel. En aquella época el Gobierno francés estaba cada vez más irritado por el apoyo egipcio a las guerrillas en Argelia, por lo que decidió reforzar militarmente a Israel. Se permitió a los carristas israelíes entrenarse en la escuela francesa de caballería de Saumur, y se autorizaron ventas de Sherman y de los nuevos carros de combate ligeros AMX-13. (Irónicamente, los israelíes se encontraron con alumnos sirios en Saumur, debido a los prolongados lazos de Francia con su antigua colonia). Francia vendió a Israel 100 AMX-13, 150 semiorugas M3, 60 *Obusier automoteur de 105 Modèle 50* (obús autopropulsado de 105 mm sobre bastidor de AMX-13) y 60 Sherman, elevando los efectivos israelíes en carros de combate a unos 200 vehículos. Esto permitió la formación de dos brigadas acorazadas de reserva, la 27.ª y la 37.ª.



Los talleres del Zahal fabricaban conversiones estandarizadas de varios vehículos corrientes en automóviles blindados. En primer plano de este desfile hay un vehículo construido sobre un bastidor de automóvil de exploración M3A1, con una configuración completamente modificada de la parte posterior del casco y una torre añadida; el armamento estándar consistía en dos ametralladoras MG 34 y una Besa. Detrás hay dos automóviles blindados GM Otter I con nuevas torres, más grandes. Nótese la insignia de la 7.ª Brig. Acor. en pequeñas placas, en el guardabarros del M3A1 y en lo alto del radiador de los Otter, en posición central. También parece haber pintada una pequeña Estrella de David azul y blanca en la puerta del M3A1. El empleo de tales insignias se limitaba generalmente a los desfiles.

Gran Bretaña contribuyó al rearme del Ejército egipcio. Los viejos Mk VI y los inútiles M22 fueron desguazados, y los Valentine relegados a entrenamiento. Se suministraron tres batallones de Sherman Mk 3 (M4A2), junto con 200 cañones contracarro autopropulsados Archer de 17 libras. En 1955, 41 Centurion de Gran Bretaña y la venta de algunos Sherman con torre FL10 por parte de Francia elevaron los efectivos egipcios en carros de combate a unos 200 vehículos. Nasser había estado negociando con las Potencias Occidentales la ayuda a Egipto para financiar una gran presa en el Nilo, en Asuán, dentro de su plan de modernización económica. Con el fin de seguir teniendo un pie en cada bando, hizo un importante trato armamentístico con Checoslovaquia, patrocinado por la Unión Soviética. Éste comprendía 230 carros de combate, la mayoría T-34/85, pero también algunos JS-3, 200 transportes acorazados de personal (TAP) BTR-152 y 100 cañones autopropulsados SU-100. Ello permitió la formación de la 4.ª División Acorazada, consistente en la 1.ª y 2.ª Agrupaciones de Brigada Acorazada y la 2.ª Brigada de Infantería. Las brigadas acorazadas tenían cada una un solo batallón de carros de combate, un batallón de infantería motorizada en BTR-152 y una batería de SU-100. Este trato fue contraproducente para Nasser, ya que soliviantó a los países occidentales e hizo que EE UU y Gran Bretaña se retirasen del proyecto de la presa de Asuán. Dicha afrenta llevó a Nasser a nacionalizar el canal de Suez para ayudar a pagar la presa, lo que precipitó una crisis internacional.

Francia estaba disgustada con Nasser por entrometerse en la sensible crisis de Argelia, y el asunto de



Este transporte Bren en el servicio israelí, pulcramente vuelto a marcar, ostenta las tres flechas del Mando Meridional, un número de serie del Zahal y, en el guardabarros delantero derecho, algún tipo de insignia heráldica de unidad.

Suez fue la gota que colmó el vaso. En agosto de 1956, una fuerza militar conjunta anglo-francesa empezó a hacer planes para apoderarse del canal de Suez en la llamada operación «Hamilcar». Tras algunas objeciones políticas, el centro del asalto se trasladó de Alejandría a Port Said y el plan fue redenominado «Musketeer». Iba a ponerse en práctica en septiembre, pero se pospuso para atraer a Israel, cuyo Gobierno estaba cada vez más inquieto por las incursiones patrocinadas por Egipto desde la franja de Gaza. La participación israelí, en forma de un ataque en el Sinaí, proporcionaría a los anglo-franceses una excusa para desembarcar en el canal de Suez, como «fuerza pacificadora» entre los revoltosos egipcios y los israelíes. Éstos atacarían primero, el 29 de octubre, les seguirían incursiones aéreas aliadas sobre aeródromos egipcios el 31 de octubre y, finalmente, un desembarco aliado en Port Said el 5 de noviembre.

infantería hacia Kusseima. Si el 1 de noviembre no se producían los ataques aéreos, estas fuerzas retrocederían y la incursión se explicaría como un desquite. No estaba previsto que las tres brigadas acorazadas interviniesen hasta el día D+2. La fase israelí de la operación tenía el nombre en clave de «Kadesh».

Egipto tenía en el Sinaí dos grandes unidades acorazadas y varias más pequeñas. El 3.er Bón. Acor., agregado a la 3.ª Div. Inf., tenía el cuartel general en Al-Aris, en la costa. Consistía en tres compañías de Sherman (16 en cada una), una compañía de entrenamiento de Valentine desarmados, tres Sherman de recuperación y tres Sherman bulldozers. Dos de las compañías se mantenían como reserva divisionaria en Al-Aris, mientras que la otra estaba estacionada con la 5.ª Brig. Inf. en Rafah, en la franja de Gaza.

Una de las compañías de carros de combate de Al-Aris estaba equipada con M4/FL10 suministrados por



La primera acción acorazada israelí importante fue la captura del aeropuerto de Lod (Lydda) en julio de 1948; en la foto, la «Compañía Rusa» del 82.° Bón. de Carros de Combate, 8.ª Brig. Acor., descansa después de la batalla, con uno de sus diez carros de combate H-39 en primer plano, y un automóvil blindado construido sobre un bastidor de Dodge de 3/4 t y un segundo carro de combate al fondo.

Además de los 60 Sherman comprados a Francia en 1955, Israel pidió ahora otros 100 Sherman mejor armados y 200 semiorugas, que llegaron por LST cerca de Haifa en julio de 1956. Aquéllos fueron llamados M50 Super-Sherman por los israelíes, y consistían en M4 con su viejo cañón de 75 mm sustituido por un cañón de alta velocidad VO1000 de 75 mm, como el empleado en el AMX-13, proyectado para enfrentarse a los nuevos T-34/85 egipcios. La conversión precisaba de un nuevo mantelete del cañón y una extensión posterior de la torre, lo cual fue llevado a cabo por el Atélier de Bourges, en Francia. El batallón de carros de combate de la 37.ª Brig. Acor. fue la única unidad israelí en contar con este nuevo modelo para la guerra de 1956.

Los israelíes no confiaban enteramente en sus aliados británicos, y decidieron limitar sus dos primeros días de lucha a un lanzamiento de paracaidistas cerca de la entrada del paso de Mitla y a un tanteo con

Francia. Eran Sherman con la torre normal reemplazada por una torre FL10 como la del AMX-13. Eran aproximadamente equivalentes a los Super-Sherman israelíes y estaban construidos por Batignolles-Chatillon. El resto de vehículos del batallón eran Sherman Mk 3 (M4A2 con cañón de 75 mm y suspensión VVS). Además, había como mínimo cuatro baterías contracarro ATP Archer, cada una con 11 cañones. Las 78.ª y 94.ª Baterías CC estaban estacionadas en la guarnición de Abu Ageila, y las otras dos estaban en Al-Aris y Rafah. Cuando comenzó la lucha, la 78.ª Bat. CC, estacionada en el cruce de ca-



Probablemente la conversión israelí más potente de VAC; un semioruga M9 montando un cañón contracarro británico de 6 libras encabeza una columna en el Negev, en diciembre de 1948. Este vehículo concreto sirvió en la 8.ª Brig. Acor.; véase la lámina B1. Detrás hay un vehículo de recuperación Scammell.

rreteras de Um Katef-Um Shehan, fue reforzada con tres Archer más, elevando sus efectivos a 14. Las formaciones de infantería egipcias en el Sinaí tenían unos 300 transportes Bren.

1956: OPERACIÓN «KADESH»

La 7.ª Brig. Acor. israelí, mandada por el col. Ben-arı, comprendía el 82.° Bón. de Carros de Combate (Sherman M4A1 con suspensión VVS y cañón de 76 mm), el 79.° Bón. de Carros de Combate (AMX-13), un batallón de infantería en semiorugas y uno de infantería motorizada. No estaba prevista su entrada en acción hasta el 1 de noviembre, según instrucciones concretas del jefe de Estado Mayor, gral. Moshe Dayan. Sin embargo, esta orden fue «mal interpretada», y la 7.ª Brig. Acor. avanzó sobre Kusseima junto con la 4.ª Brig. Inf. la noche del 29 al 30 de octubre. A mediodía del día siguiente había avanzado hasta las posiciones egipcias de Um Katef, de camino al cruce de carreteras clave de Abu Ageila, pero fue detenida cuando dos o tres carros de combate y tres semiorugas fueron puestos fuera de combate por los Archer de la 78.ª Bat. CC del cap. M.D. Zohdy situada en terreno elevado. La 7.ª Acorazada retrocedió y decidió probar de llegar a Abu Ageila por la puerta de atrás. Entretanto, la responsabilidad de enfrentarse a las posiciones egipcias a caballo de Um Katef-Um Shehan se dejó a la infantería de la 4.ª y 10.ª Brigadas. Pronto se perdieron más semiorugas a manos de los Archer, cañones contracarro ZiS de 57 mm y cañones de campaña de 25 libras. El 31 de octubre, la 7.ª Brig. Acor. llegaba a Abu Ageila por detrás, pero se le opuso una formación de Sherman y Archer enviada desde el 3.er Bón. Acor. en Al-Aris. Los carros de combate egipcios aún no estaban dentro de alcance, cuando fueron detenidos por un ataque aéreo. Se situaron a alcances largos y trataron de bombardear a los israelíes. En ese momento se produjo un ataque descoordinado por parte de los Archer de las posiciones sobrepasadas de Um Katef, apoyados por infantería en transportes Bren, el cual fue rechazado. Al atardecer Abu Ageila estaba en manos israelíes, y se ordenó a la 7.ª Brig. Acor. que se preparase a enviar un destacamento más al oeste, al cruce de carreteras del *yébel* Libni, para impedir un ataque de la 1.ª Agrupación de Brig. Acor. egipcia sobre los paracaidistas israelíes próximos a Mitla.

Aunque se había tomado el cruce de Abu Ageila, no sucedía lo mismo con las posiciones defensivas de delante. Se hizo entrar apresuradamente en acción a la 37.ª Brig. Acor. Su batallón de Sherman y escuadrón de AMX-13 no habían alcanzado aún a sus dos batallones de infantería, pero la brigada se lanzó a un ataque nocturno sin ellos. Los semiorugas fueron pronto e intensamente tiroteados, y el comandante de la brigada resultó muerto. Al día siguiente, 1 de noviembre, las fuerzas aéreas anglo-francesas empezaron a atacar aeródromos egipcios, y el Alto Mando egipcio, temiendo que sus fuerzas quedasen cortadas, ordenó la retirada de todas las unidades del Sinaí. Los Archer y la infantería en torno a Um Katef se retiraron sigilosamente a Al-Aris sin que los israelíes se diesen cuenta. Como amarga secuela, columnas de la 7.ª y de la 37.ª Brig. Acor. se acercaron a Um Katef al día siguiente desde direcciones opuestas, con la esperanza de acabar finalmente con las posiciones enemigas; ambas tomaron a la otra por egipcios, y la 7.ª Brig. Acor. puso fuera de combate ocho carros de combate propios antes de darse cuenta del error.

El 30 de octubre, la 202.ª Brigada de Paracaidistas de Sharon, incluyendo su escuadrón de AMX-13, hizo una marcha forzada para enlazar con parte de la misma que había sido lanzada desde el aire cerca del extremo este del paso de Mitla. Tras abrirse camino combatiendo a través de varias guarniciones

egipcias, llegaron al atardecer y pasaron la mayor parte de la noche en una violenta lucha cuerpo a cuerpo en las lomas del paso de Mitla, tras tratar de sacar a una patrulla motorizada que se había aventurado demasiado lejos. A continuación se ordenó a la brigada que se dirigiese al sur, a Sharm-el-Sheikh.

El avance previsto de la 1.ª Agrupación de Brig. Acor. egipcia sobre el cruce del *yébel* Libni nunca se produjo, por lo que la 7.ª Brig. Acor. israelí se trasladó al oeste, hacia Bir Gifgafa, de donde los carros de combate egipcios se estaban retirando. Una corta escaramuza con la retaguardia egipcia dejó ocho T-34/85 ardiendo, pero más adelante de la carretera se perdieron dos carros de combate israelíes, y la columna se detuvo a pasar la noche. El 2 de noviembre el avance prosiguió, y otro destacamento de retaguardia consistente en una sección de T-34/85 y algunos SU-100 fue duramente castigado, dejando cuatro T-34/85 y cuatro SU-100 en el camino. Muchos de los vehículos restantes de la brigada egipcia se perdieron por ataques aéreos durante su retirada hasta el canal de Suez.

La mañana del 1 de noviembre, la 27.ª Brig. Acor. del col. Haim Bar-Lev se unió a la 1.ª Brigada («Golani») en un ataque a la franja de Gaza. La 27.ª tenía un batallón de infantería motorizada y cuatro escuadrones de carros de combate, cada uno de 13 carros. Un escuadrón tenía AMX-13, otro M4A1 (cañón de 76 mm con suspensión HVSS) y los otros dos tenían los nuevos M50 Super-Sherman. Uno de los escuadrones de Super-Sherman fue destacado para combatir junto con los Golani. La 27.ª Brig. Acor. avanzó más allá de Rafah y hacia el oeste, a lo largo de la costa, dirigiéndose a Al-Aris. La retirada egipcia siguiendo la orden del 1 de noviembre fue bastante rápida, y la 27.ª no pudo hacer mucho botín en su ruta hacia el Canal. A la mañana del 2 de noviembre estaba a sólo una docena de kilómetros del canal de Suez, cuando se le ordenó detenerse.

Durante la operación «Kadesh» los israelíes pusieron fuera de combate o capturaron 26 T-34/85, un carro de mando T-34, seis SU-100, 40 Sherman Mk 3, 12 M4/FL10, 15 Valentine, 40 Archer, 60 BTR-152, tres Sherman ARV, tres Sherman bulldozers y 283 transportes Bren. El total de bajas israelíes había sido de 172 muertos, 817 heridos y unos 30 carros de combate y semiorugas inutilizados en acción.

Sherman «M1» (M4A1 de 76 mm) de la 7.ª Brig. Acor. del Zahal reabasteciéndose de combustible y munición cerca del yébel Libni durante la operación «Kadesh», 1956.



Un AMX-13 con torre FL10 israelí lleva todavía el distintivo de identificación aérea de la cruz azul sobre blanco utilizado en la campaña de 1956. Obsérvese también el círculo de paso de puentes en el guardabarros derecho y los cascos de carrista de modelo soviético.



Operación «Musketeer»

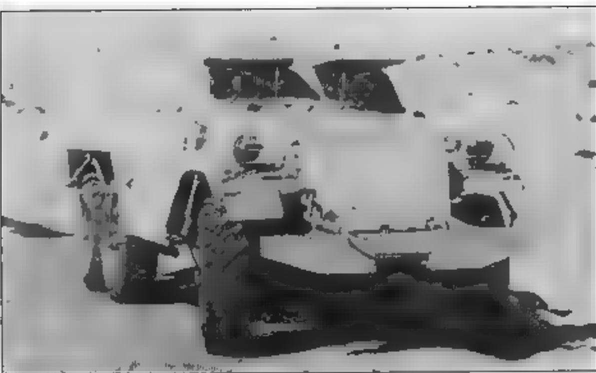
Los desembarcos anglo-franceses debían comenzar el 5 de noviembre. Se temía que los Centurion egipcios o los JS-3 Stalin, con tripulaciones soviéticas o egipcias, se opondrían a los desembarcos, por lo que la fuerza de invasión se proveyó extensamente de carros de combate. Los británicos habían reunido una unidad de Buffalo, designada 1.ª Sección de Vehículos de Desembarco del RAC, equipada con LVT Mk III. El 6.º Reg. Real de Carros de Combate, con Centurion, tenía que desembarcar con la fuerza correspondiente el 6 de noviembre. Entre las unidades francesas, estaba previsto que desembarcasen M47 Patton y AMX-13 del 8.° de Dragons como parte de la 7.ª Division Mécanique Rapide. En los desembarcos anfibios tenían que participar amtracs LVT-3; y en la 10.ª Division Parachutiste, el 1.er REP (1.° de Paracaidistas de la Legión Extranjera) tenía un escuadrón agregado de AMX-13 del 2.° REC (Regimiento de Caballería de la Legión Extranjera). Al final, las únicas fuerzas acorazadas egipcias que encontraron fueron cuatro SU-100 destacados de la 53.ª Bat. Art. de la 1.ª Agrupación de Brig. Acor., que por entonces luchaba con los israelíes en el Sinaí. Fueron eliminados por paracaidistas británicos lanzados el 5 de noviembre.

* * *

La Guerra de 1956 concluyó en medio del furor político internacional. La confabulación de Gran Bretaña, Francia e Israel era demasiado evidente, y la presión política, especialmente de EE UU, obligó a los Aliados a retirarse. Esta guerra modificó profundamente el mapa político y las alianzas en Oriente Medio, aún cuando no alteró las fronteras nacionales. El potencial de combate de las formaciones acorazadas impresionó a los israelíes y alteró sus conceptos tácticos. Si hasta entonces el Cuerpo Acorazado había entrado en guerra a mucha distancia por detrás de la infantería, en adelante iba a suceder lo contrario.

Los egipcios mostraron gran habilidad en las batallas defensivas en torno a Abu Ageila, pero sus contraataques eran poco entusiastas y mal ejecutados, y la orden de retirada del 1 de noviembre condujo a una humillante derrota. La guerra de 1956 no dejó a los Estados árabes mejor dispuestos a tolerar la existencia de Israel, pero estaban mal preparados para oponerse a ella. Las hostilidades posteriores se limitaron a incidentes fronterizos en los altos del Golán y en la orilla occidental del Canal. La continua tensión política originó un crecimiento gradual de los ejércitos que se enfrentaban a Israel.

En 1956, se ordenó sin previo aviso a los oficiales británicos que habían entrenado y, en menor grado, dirigido la Legión Árabe que abandonasen Jordania, y la Legión se convirtió en el Ejército Árabe Jordano. En este momento, el incipiente Real Cuerpo Acorazado jordano consistía en el 1.er y 2.° Reg. de Automóviles Blindados (con Marmon-Herrington Mk IV y Mk IVF de 6 libras); el 3.er Reg. de Carros de Combate (con dos escuadrones de 20 Charioteer cada uno y un escuadrón de Archer) y varias compañías de Archer agregadas a la Guardia Nacional, con un total de 24 cañones. A pesar del malestar causado por la descortés destitución de Glubb Pachá en 1956, Gran Bretaña todavía conservaba lazos con Jordania, y a principios de los años 60 consintió en vender al rey Hussein 90 Centurion. En la época de la guerra de 1967, equipaban un batallón de la Brigada de Reales Guardias y el 10.° Batallón de Carros de Combate. La relativa moderación de Jordania y su actitud prooccidental hicieron que EE UU le ofreciese armamento, empezando las entregas en 1964. Los primeros ve-



El TAP estándar egipcio en 1956 y 1967 era el BTR-152, un derivado blindado del camión ZIL-151. Ésta es la versión BTR-152 VI, caracterizada por los inusuales reguladores externos de presión en las ruedas.

hículos recibidos eran M47 Patton, que se emplearon para formar la nueva 40.ª Brigada Acorazada. Cuando estuvieron disponibles M48 más nuevos, los M47 fueron transferidos al 12.º y 47.º Bóns. de Carros de Combate, que eran agregados a divisiones de infantería en tiempo de guerra. La llegada de los M48 permitió asimismo la formación de una segunda brigada acorazada, la 60.ª. En conjunto, Jordania recibió 140 M47 y 160 M48, así como 36 obuses autopropulsados M3 de 105 mm que formaron el 8.º Bón. de Real Artillería y otros dos batallones de artillería. Las compañías de infantería mecanizada estaban equipadas con TAP M113, de los que se adquirieron 210. Los viejos Marmon-Herrington fueron retirados y los Charioteer fueron vendidos al Líbano. Se empleaban pequeñas cantidades de automóviles blindados Saracen y Ferret en misiones de seguridad y patrulla.

A lo largo de los años 50 Francia siguió siendo el principal proveedor militar de Siria. Ésta recibió automóviles blindados Panhard 178B, y cuando Francia empezó a incrementar sus ventas a Israel en 1953-54, el Gobierno se sintió inclinado a suministrar a Siria algo más potente para mantener el equilibrio. Se le ofrecieron algunos vehículos alemanes reacondicionados que databan de la Segunda Guerra Mundial, incluyendo PzKpfw IV Ausf. H y unos pocos StuG III y Panzerjager IV. (Hay informes de que se suministraron unos cuantos Panther, pero no se han confirmado, y los israelíes nunca los encontraron.) Una serie de golpes de Estado empujaron a Siria políticamente a la izquierda, y la influencia francesa fue reemplazada por la de la Rusia soviética.

A principios de los años 60 la URSS empezó a suministrar T-34/85 a Siria. Éstos, junto con algunos de los viejos Panzer IV, intervinieron en la «Guerra del Agua» que se inició en noviembre de 1964. Siria trató de obstaculizar la agricultura israelí desviando el Jordán; los israelíes respondieron con fuego de artillería y ataques aéreos contra el emplazamiento de la presa, y los sirios, a su vez, empezaron a hostigar a los tractores agrícolas israelíes del valle situado debajo de los altos del Golán con fuego de carros de combate. Los israelíes trajeron algunos Centurion de 105 mm de la 7.ª Brig. Acor. y finalmente los sirios fueron silenciados. Tras estos incidentes, la URSS consintió en suministrar armas más modernas, y empezaron a llegar los primeros envíos de T-54 para complementar los T-34 y SU-100 ya entregados. Se formaron la 14.ª y 44.ª Brig. Acor. sirias con T-54, T-55 y algunos T-34/85; con T-34 y Panzer se constituyeron ocho batallones, que se agregarían a las brigadas de infantería en tiempo de guerra. Los SU-100 fueron agregados a las compañías contracarro de las brigadas acorazadas y mecanizadas, y se formó la 17.ª Brig. Mec. con TAP BTR-152. En 1967, Siria tenía unos 750 carros de combate y 585 TAP.

La guerra llevó a Egipto a integrarse decididamente en la órbita soviética, disponiendo de un gran volumen de ayuda militar. Esto le permitió proseguir su guerra en el Yemen, y transferir algunos vehículos blindados al Ejército Republicano Yemení y al Ejército de Liberación de Palestina (ELP). En 1956 llegó el primer envío de T-34/85 de fabricación checoslovaca y 120 nuevos T-54, que se emplearon para reconstruir la 4.ª Div. Acor., derrotada en la campaña del Sinaí. En 1962-63 se recibieron más T-34, junto con otros 130 T-54. En 1965-67 llegaron otros 169 T-54 y T-55, junto con 25 JS-3M Stalin y 50 PT-76 anfibios. Según algunas fuentes, se suministraron otros 30 carros de combate pesados JS-4 y T-10, pero no está claro si llegaron o no a salir de las manos de los equipos de asesores soviéticos. También se suministraron grandes cantidades de TAP, de las versiones BTR-40, BTR-50, BTR-60 y BTR-152. El modelo principal de artillería ATP suministrado fue el SU-100, del que 18 servían en la compañía contracarro de cada brigada acorazada. Se proporcionó asimismo un pequeño número de carros antiaéreos ZSU-57-2, cañones ATP aerotransportados ASU-57 y cañones de asal-

to pesados JSU-152. Los viejos Sherman y una docena de M4/FL10 egipcios fueron entregados a la 20.ª División del ELP, en la franja de Gaza, totalizando unos 50 vehículos. Un esfuerzo para estimular la producción interna de vehículos militares tuvo como inicio el TAP Walid, un pequeño camión blindado con cierto parecido con el BTR-40.

La victoria de 1956 convenció a los israelíes de la necesidad de grandes formaciones acorazadas móviles. Alentados por sus experiencias, empezaron a contemplar el empleo de formaciones tácticas mayores llamadas *ugdas* (agrupaciones de combate divisionarias), que consistirían en una mezcla de brigadas acorazadas con brigadas mecanizadas o de infantería, según las circunstancias. Para facilitar estas nuevas tácticas, el número de brigadas de carros de combate pasó de tres a nueve entre 1956 y 1967.

El equipamiento para las nuevas unidades procedía de diversas fuentes. La adquisición de T-54 por parte de Egipto obligó a Israel a buscar carros de combate más modernos. Gran Bretaña accedió a vender Centurion Mk III y Mk V a Israel, y posteriormente le proporcionó nuevos cañones L7 de 105 mm para sustituir a los menos efectivos de 20 libras en los vehículos más antiguos. El Centurion se haría famoso en 1967, pero las primeras experiencias del Zahal con él fueron desfavorables. Las tripulaciones tenían una opinión muy desdeñosa acerca de su fiabilidad mecánica en el desierto. Algunos de los problemas fueron resueltos con modificaciones del Cuerpo de Armamento y Material (CAM), y las reformas introducidas a partir de 1964, cuando el gral. Israel Tal tomó el mando del Cuerpo Acorazado, rectificaron los procedimientos inadecuados de mantenimiento que constituían el meollo del problema. En 1967 se habían allanado las dificultades, y la «Guerra del Agua» convenció a muchos carristas israelíes de la calidad de sus Centurion. Por entonces Israel poseía unos 250 de ellos, la mayoría con cañones de 105 mm.

El segundo nuevo carro de combate adoptado fue el M48 Patton norteamericano. EE UU se negaba a vender armas directamente a Israel, pero aprovechando los acuerdos sobre reparaciones entre Israel y la República Federal de Alemania, EE UU accedió secretamente a la transferencia de M48A2C Patton del Bundeswehr al Zahal. Estas transferencias se produjeron entre 1960 y 1964, totalizando unos 200 vehículos, antes de que las filtraciones a la prensa interrumpiesen los envíos. EE UU accedió a seguir enviando armas directamente a Israel, a escala limitada.



T-34/85 modelo 1953 de fabricación checoslovaca de la 4.ª Div. Acor. egipcia, 1956. Pintado de color arena claro, este carro de combate lleva un triángulo rojo en los lados de la torre y lado derecho del glacis, y una ancha banda roja en el cañón. El triángulo puede indicar la Cía. «A» del batallón.

Con sólo un puñado de Centurion y Patton en servicio en 1962, el Zahal se sintió angustiado cuando supo de otro envío de T-54 de la URSS a Egipto. Este carro de combate representaba un serio problema para los M1, M50 y AMX-13 que constituían el grueso de la fuerza israelí de carros de combate en aquel momento. Se emprendió un programa urgente para montar un cañón más pesado en el viejo Sherman. Se ensayaron cañones franceses y británicos, pero agrietaban el blindaje del vehículo. El Atélier de Bourges, en Francia, que en aquella época estaba desarrollando un nuevo cañón de 105 mm para el carro de combate AMX-30, propuso una versión más modesta, designada VO980, que acoplaba dicho cañón a una torre T23 de Sherman, modificando el mantelete y prolongando el saliente posterior. Colaboraron con el Cuerpo de Armamento y Material israelí modificando unos 200 antiguos M1 (Sherman M4 con cañones de 75 y 76 mm) con el nuevo cañón VO980 y un sistema hidráulico SAMM CH23-1. El peso de las modificaciones penalizaba los viejos motores de los Sherman, por lo que se decidió reproyectar la cubierta posterior del motor para poder emplear un motor diesel Cummins VT8-460 de 460 hp. Para mejorar la sustentación en la arena del desierto, las viejas suspensiones VVS fueron sustituidas por las HVSS y orugas más anchas. El vehículo resultante se llamó M51HV, o Isherman (Sherman israelí). En 1967,

la mayoría de ellos servían en tres batallones: uno en la brigada del col. Aviram, otro en la del col. Zippori y otro en la 10.ª Brigada «Harel». Los israelíes empezaron asimismo a rearmar sus M48 con el cañón de 105 mm, pero en 1967 sólo una compañía de los dos batallones con Patton tenía esta modificación. Los Centurion y Patton de 105 mm servían en su mayoría en el Mando Meridional, en el frente del Sinaí.

Durante la guerra de 1956 las unidades mecanizadas israelíes estaban apoyadas por baterías de obuses ATP M50 de 105 mm sobre bastidor de AMX-13. Se precisaba de un apoyo más pesado, por lo que se compraron a Francia dos batallones de obuses ATP M7 Priest de 105 mm. Éstos eran esencialmente iguales a la versión de la época de la SGM, pero los franceses habían potenciado el obús a un nivel comparable al del M101 norteamericano. Israel había adquirido de Francia *obusiers de 155 mm Mle. 1950*, y ahora quería una versión ATP para las brigadas acorazadas. La firma francesa EFAB desarrolló una versión profundamente modificada del Sherman para montar estos obuses en una plataforma posterior. El CAM israelí adoptó este diseño básico e incorporó muchas características propias, especialmente en relación con la configuración del blindaje y el diseño de la automoción. Varias baterías de estos cañones ATP estaban a punto en 1967; generalmente se denominaban obuses ATP modelo 1950. El CAM empezó asimismo a instalar morteros M65 Soltam de 120 mm en semiorugas, para proporcionar fuego de apoyo y de iluminación a las brigadas acorazadas.

La infantería mecanizada del Zahal dependía generalmente de unidades de carros de combate de apoyo para la defensa contracarro, pero a finales de los años 50 se desarrollaron dos semiorugas cazacarros para esta función. Francia desarrolló un kit para instalar un nuevo cañón contracarro DEFA F1 de 90 mm en viejas cureñas del cañón de 6 libras. Israel compró varios ejemplares y llevó la idea un paso más adelante, desarrollando un montaje en *portee* para el cañón de 90 mm en sus semiorugas. A diferencia de la configuración del *portee* convencional, permitía desmontar el cañón, muñones y escudo de la cureña y montarlos independientemente en el vehículo. La cureña se remolcaba, y el cañón podía extraerse del semioruga y volver a colocarlo en aquélla para emplearlo como una pieza remolcada convencional. (Muchas compañías contracarro prescindían de este sistema bastante engorroso y, simplemente, dejaban las cureñas en casa.) El segundo proyecto de cazacarros consistía en un semioruga con un techo de blindaje delgado encima del compartimento posterior, sobre el cual se instalaba una batería de misiles contracarro filoguiados SS-11.

1967: LA GUERRA DE LOS SEIS DÍAS

El estallido de la guerra en 1967 fue la culminación de una serie de actos políticos que convencieron a Israel de que sus vecinos árabes estaban planeando pasar de su retórica incendiaria habitual a la acción violenta. Egipto forzó la retirada de la fuerza de la ONU para el mantenimiento de la paz en el Sinaí y amenazó con bloquear el estrecho de Tiran. La reconciliación entre Jordania, Egipto y Siria después de una década de intercambio intermitente de insultos planteó la grave perspectiva de un ataque coordinado. Egipto reforzó sus tropas y carros de combate en el Sinaí. Visto retrospectivamente, es dudoso que Nasser planease seriamente lanzarse al asalto de Israel, pero dado el tono histérico de sus declaraciones públicas y el movimiento de tropas árabes en sus fronteras, no ès muy sorprendente que Israel reaccionase a estas provocaciones con un ataque preventivo. La estrategia israelí está influen-

El 89.º Bón. Contracarro de la 4.ª Div. Acor. egipcia estaba equipado con cañones ATP SU-100 de fabricación checoslovaca.



ciada por sus peligrosos factores geográficos. Israel es pequeño, y muy estrecho en el área donde tiene sus centros principales de población. Una guerra defensiva según el modelo europeo es imposible, ya que carece de territorio para llevar a cabo una defensa en profundidad. Por consiguiente, la doctrina militar israelí se ha apoyado en las operaciones ofensivas efectuadas por fuerzas móviles en el momento de la ruptura de las hostilidades, lo cual



La acción más feroz librada durante la guerra de 1956 fue la decidida defensa de Um Katef, cerca del cruce clave de Abu Ageila, por dos compañías contracarro independientes egipcias de cañones ATP Archer de 17 libras, que costó a los israelíes un alto precio en hombres y equipo.

condujo, naturalmente, al desarrollo de las fuerzas acorazadas y aéreas. En 1967, el plan consistía en eliminar la principal amenaza, Egipto, suprimiendo su guarnición en el Sinaí, y luego volverse hacia Siria para saldar la deuda pendiente por los incidentes fronterizos de la década anterior. (Hasta el último momento el Gobierno israelí trató de evitar las hostilidades con Jordania y, si el rey Hussein no hubiese sido arrastrado a la guerra por el engaño deliberado de Nasser, el curso de la historia reciente habría podido ser muy distinto.) Este plan suponía estirar la capacidad de las fuerzas móviles israelíes hasta el límite; el éxito dependía de la habitual falta de coordinación entre los Estados árabes, y de la pericia y determinación también habituales de las tropas del Zahal.

El frente del Sinaí

Desde 1956, la proporción de brigadas acorazadas y mecanizadas en el Zahal había ido en aumento a expensas de las brigadas de infantería. La mayoría de unidades ante el Sinaí en 1967 eran de los primeros tipos. La brigada acorazada israelí típica estaba constituida en torno a dos batallones de carros de combate, generalmente con unos 50 carros cada uno, divididos en tres o cuatro compañías, cada una con cuatro secciones de tres carros de combate. Estos dos batallones estaban apoyados por un batallón de infantería en semiorugas como mínimo, más una compañía de reconocimiento y artillería de brigada. Las brigadas acorazadas formaban *ugdas* junto con brigadas mecanizadas o de infantería; dichas ugdas eran de composición variable. Durante la guerra de 1967 había cuatro de ellas: tres en el Sinaí y una en Jordania y, posteriormente, en Siria. Las disposiciones israelíes en cuanto a seguridad son todavía hoy inflexibles, y las designaciones reales de la mayoría de brigadas acorazadas nunca se conocen, por lo que en esta relación se designan por los nombres de sus comandantes.

La fuerza de choque en el norte del Sinaí, la Ugda Tal, estaba mandada por el jefe del Cuerpo Acorazado, gral. Israel Tal. Comprendía la 7.ª Brigada Acorazada del col. Shmuel Gonen, la Brigada Acorazada del col. Menahem Aviram, la Brigada de Paracaidistas del col. R. Eitan y la Agrupación de Combate de Reconocimiento Mecanizada del col. Uri Barom. La 7.ª Brig. Acor. incluía el 79.º Bón. de Carros de Combate del cdte. Ehud Elad con Patton, y el 82.º Bón. de Carros de Combate con Centurion. La Brig. Acor. Aviram tenía un batallón de AMX-13 y otro de Isherman M51HV. La Agrupación de Combate de Barom tenía un batallón de Patton y unas cuantas compañías de AMX-13.

Al sur de Tal estaba la Ugda Yoffe, consistente en una brigada acorazada de Centurion bajo el col. Isska Shadni y otra, también con Centurion, mandada por el col. Elhanan Sela. Más al sur, la tercera «división», la Ugda Sharon, tenía una brigada de infantería, y una brigada acorazada mandada por el col. Mordecai Zippori, con un batallón de Centurion y uno de Isherman. La Ugda tenía también un batallón de reconocimiento con AMX-13, pero la brigada de paracaidistas que debía completarla fue enviada al frente de Jordania antes del inicio de la lucha.

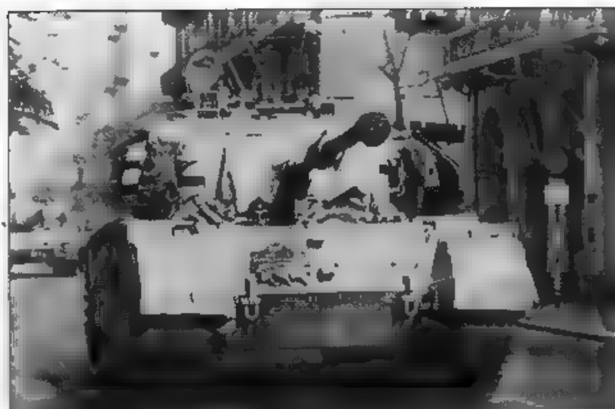
El plan consistía en que la Ugda Tal atacase a través de las posiciones clave del cruce de Rafah, en la franja de Gaza, y avanzase hacia Al-Aris, en la costa. La Ugda Yoffe tenía que dar un rodeo por las extensiones desérticas al sur de Tal e impedir la

llegada de refuerzos a Al-Aris. Sharon tomaría las posiciones clave en Abu Ageila, que le habían causado tantos problemas a Israel en 1956, y avanzaría seguidamente hacia los pasos de Mitla y Giddi. Además de las tres ugdas, había una brigada acorazada independiente, mandada por el col. Albert Mendler, situada en el Negev como contrapartida a la Fuerza Shazli egipcia.

La guarnición de Egipto en el Sinaí consistía en cuatro divisiones de infantería y una agrupación de combate acorazada. La 20.ª Div. del ELP, en la franja de Gaza, tenía un batallón de viejos Sherman, una docena de los cuales eran M4/FL10. La 7.ª Div. Inf., situada detrás de la anterior, desde el cruce de Rafah a Al-Aris a lo largo de la costa, contaba con el apoyo de unos 70 carros de combate, incluyendo 30 pesados JS-3M. Había también una compañía de SU-100, un gran número de TAP BTR-152 y, custodiando la pista de aterrizaje de Al-Aris, una batería de carros de combate antiaéreos ZSU-57-2. La 2.ª Div. Inf. estaba situada en el triángulo defensivo de Abu Ageila, con 88 carros de combate apoyándola, la mayoría T-34/85, y una fuerza adicional de SU-100 atrincherados. La 3.ª Div. Inf. estaba de reserva alrededor del *yébel* Libni, con un complemento similar de vehículos blindados.

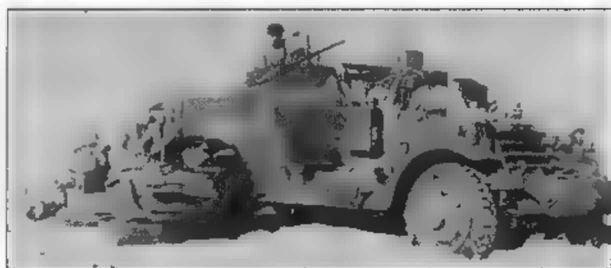
En la región de Kuntilla-Nakhl estaba la 6.ª Div. Mecanizada, en la que servía la 1.ª Brig. Acor. (T-54 y T-55) y la 125.ª Brig. Acor. (parcialmente equipada con carros de combate pesados JS-3M). La composición habitual de las brigadas acorazadas egipcias en esa época era de tres batallones de carros de combate de 31 carros cada uno. La 4.ª Div. Acor., en torno a Bir Gifgafa, estaba equipada casi enteramente con los más recientes T-54, T-55 y PT-76. Constaba de dos brigadas acorazadas, y una brigada de infantería mecanizada con un batallón adicional de carros de combate; en total, la 4.ª Div. Acor. tenía unos 250 carros de combate y cañones ATP y 150 TAP. La Fuerza Shazli, que apoyaba a la 6.ª Div. Mec., tenía cuatro batallones de carros de combate con unos 120 carros. En total, las fuerzas egipcias en el Sinaí disponían de unos 930 carros de combate al estallar la guerra.

Israel inició la guerra el 5 de junio de 1967 con una serie de ataques aéreos espectacularmente eficaces sobre los aeródromos árabes, lo que dio a la Fuerza Aérea israelí una supremacía casi completa en el aire durante la lucha subsiguiente. La Ugda Tal irrumpió rápidamente en Khan Yunis con el 79.º Bón. de Carros de Combate en cabeza. Los esfuerzos conjuntos de la 7.ª Brig. Acor. y la Fuerza Barom arrollaron las defensas del área de Rafah, con la destrucción de unos 20 T-34/85 allí atrincherados. Los Centurion del 82.º Bón. de Carros de Combate avanzaron sobre Sheikh Zuweid, donde otros 10 T-34 fueron puestos fuera de combate. El batallón de Patton de Barom, que estaba apoyando el asalto con paracaidistas de la 7.ª Div. Inf. egipcia en Rafah, se enzarzó violentamente con las fuerzas acorazadas de apoyo egipcias y puso fuera de combate 15 JS-3M Stalin, dos T-34/85 y un SU-100. La lucha en torno a las posiciones egipcias de Kafr Shan continuó por la tarde, y en un duelo posterior entre carros de combate, los Patton de Barom destruyeron dos Stalin más y cinco T-34/85. Un JS-3M que atacaba a una unidad de paracaidistas sin escolta fue inutilizado por una cuidadosamente dirigida granada de fusil, que se hizo rebotar en la escotilla abierta de la torre hacia el interior de la cámara de combate.



Port Said, 22 de diciembre de 1956; Centurion del 6.º RTR británico durante la retirada negociada en la ONU de las fuerzas anglo-francesas. Obsérvese la banda horizontal negra de la torre y la «H» blanca del techo. (Foto: Naciones Unidas.)

Entretanto, una compañía avanzada del 82.º Bón. de Carros de Combate había avanzado a través de las posiciones enemigas en Jiradi casi sin oposición, pero cuando llegó el resto de la 7.ª Brig. Acor., los egipcios habían restablecido las defensas y presentaron una tenaz resistencia. Un ataque frontal en Jiradi causó la muerte del comandante del 79.º Bón de Carros de Combate y dejó heridos a tres comandantes de compañía. Un ataque nocturno posterior irrumpió en las defensas egipcias y enlazó luego con una compañía de Centurion en la carretera



Automóvil de exploración M3A1 de una unidad de patrulla yugoslava, componente de la fuerza de control de la UNEF estacionada en el Sinaí a la conclusión de la guerra de 1956. (Foto: Naciones Unidas.)

de Al-Aris. Los carros de combate apenas tenían combustible, pero tras ser reabastecidos la mañana del 6 de junio, la brigada tomó Al-Aris. En una batalla campal en las afueras de la ciudad, una compañía de Patton de la Fuerza Barom se apoderó de la pista de aterrizaje, tras dominar a los T-34 y carros antiaéreos ZSU-57-2 allí estacionados.

A lo largo del borde meridional del avance de la Ugda Tal, los dos batallones de carros de combate de Aviram intervinieron en una confusa batalla con 20 Stalin y un número similar de T-34/85, en las dunas de arena al sur de Sheikh Zuweid. Al atardecer, la fuerza egipcia había sido derrotada, y la Brig. Acor. de Aviram se unió al avance hacia Al-Aris.

La Ugda Yoffe se internó la mañana del 5 de junio en el desierto sin caminos, entre Tal, al norte, y Sharon, al sur. El área era considerada impenetrable por los egipcios y no estaba fuertemente defendida. El terreno era traicionero y los Centurion avanzaron lentamente hacia el oeste. Al atardecer de aquel día, la Brig. Acor. de Shadni estaba al sur de Bir Lahfan y quedó bajo el inefectivo bombardeo enemigo. Se ordenó a un batallón que sostuviese la carretera contra cualquier intento egipcio de enviar fuerzas acorazadas contra el flanco sur de Tal, en Al-Aris. Al caer la noche del día 5, una brigada acorazada egipcia y una mecanizada empezaron a aproximarse desde el *yébel* Libni, produciéndose una escaramuza. Los israelíes encendieron sus proyectores y pusieron fuera de combate a varios T-34, pero el enemigo empezó a disparar contra las luces, que fueron apagadas o inutilizadas. Los egipcios no explotaron la ventaja de los proyectores de infrarrojos de sus carros de combate. A la mañana siguiente, en el valle bajo la posición israelí podían verse 65 T-54, nueve de ellos ardiendo por la batalla nocturna. Se solicitaron ataques aéreos y se produjeron más duelos. Los egipcios se retiraron dejando atrás los restos de 28 vehículos.

La Ugda Sharon tenía la espinosa tarea de superar las defensas de Abu Ageila. La mayoría de los carros de combate de la 2.ª Div. Inf. egipcia, 88 T-34/85, estaban situados varios kilómetros por detrás de las defensas principales. Después de la amarga experiencia de 1956, los israelíes prepararon meticulosamente un asalto nocturno en varias direcciones. Se lanzaron paracaidistas detrás de los egipcios para silenciar la artillería; un batallón de Isherman atrajo el fuego de las posiciones frontales, mientras una agrupación de carros de combate e infantería atravesaba las supuestamente impasables dunas al norte de las defensas para atacar el desprotegido flanco izquierdo. Las posiciones egipcias fueron arrolladas, y los carros de combate de Zippori se prepararon para un contraataque enemigo. Se produjo a continuación una encarnizada batalla nocturna de carros de combate, pero los egipcios se retiraron antes del alba para no sufrir los inevitables ataques aéreos israelíes, dejando atrás unos 40 T-34/85. Los israelíes habían perdido 19 carros de combate en esta acción, pero se habían apoderado del cinturón defensivo más formidable del Sinaí. Mientras tenía lugar este encuentro, la Brig. Acor. Mendler se movía hacia El Thamad y Nakhl para impedir que la Fuerza Shazli atacase a la Ugda Sharon.

Por la mañana del 6 de junio, el gral. Amer, comandante supremo egipcio, envió telegramas a sus comandantes divisionarios y de brigadas ordenándoles retirarse al canal de Suez. Fue una decisión fatal, aún más sorprendente a la vista de los desastrosos efectos que tuvo en 1956 una orden idéntica. Algunos oficiales egipcios estaban convencidos de que los israelíes no podían haber llevado a cabo sus devastadores ataques aéreos sin estar confabulados con EE UU, y temían que pudiese estar avecinándose otro asalto por mar sobre el Canal. Igualmente preocupante era la rapidez con que habían caído las defensas clave del Sinaí. No se mandaron planes para una retirada combativa; debía ser una fuga sin más delante del enemigo. Cuando Amer, mejor aconsejado, rescindió la orden, el daño ya estaba hecho; el Ejército egipcio estaba inmerso en una retirada precipitada hacia el Canal y la resistencia se derrumbó.



M1 Sherman israelíes de maniobras en 1961 exhiben los distintivos más visibles adoptados tras la experiencia de 1956. El galón del casco y banda del cañón indican la 1.ª Cía., el «2» en la torre indica la 2.ª Sección, y la gran letra hebrea *beth* delante de aquél indica el segundo carro de la sección. Nótese igualmente la banda blanca, orlada de negro, en el techo de la torre como símbolo de identificación aérea. Estos distintivos resultaban demasiado prominentes, siendo posteriormente reducidos de tamaño. Menos evidente es un pequeño distintivo táctico blanco en el alojamiento del diferencial, en forma de una «V» en un cuadrado a trazos, cuyo significado se desconoce.

A lo largo del 6 de junio, las tres divisiones israelíes avanzaron hacia el oeste. El mayor enfrentamiento acorazado se produjo entre una retaguardia egipcia, en el *yébel* Libni, y carros de combate de la 7.ª Brig. Acor. y de la de Shadni. Los egipcios ganaron algún tiempo, al precio de 32 carros de combate. Para entonces se había hecho evidente a los israelíes que los egipcios se retiraban incontroladamente. Decidieron efectuar un avance forzado para cortar tantas fuerzas del Ejército egipcio como fuese posible antes de que alcanzasen el canal de Suez. A la Ugda Tal se le asignaron la carretera de Kantara, siguiendo la costa, y la vital carretera de Ismailía, en el Sinaí central. Las brigadas de Centurion de Yoffe tomarían los pasos clave de Mitla y Giddi, y la Ugda Sharon cubriría las rutas de escape meridionales. El plan consistía en enviar pequeñas fuerzas hacia delante a toda velocidad, que bloquearan las carreteras clave durante el tiempo suficiente para que llegase el grueso de las divisiones y se ocupase del rodeado enemigo.

Tal concentró la mayor parte de su fuerza acorazada en el eje de Ismailía. La 7.ª Brig. Acor. trató de envolver a la 4.ª Div. Acor. egipcia cerca de Bir Gifgafa, pero sólo consiguió atrapar una única brigada que se había enzarzado con los Sherman de Aviram. Al caer la noche el batallón de AMX-13 de Aviram estaba bastante adelantado en la carretera de Ismailía, cuando dos batallones de T-54 acudieron a toda marcha hacia él desde el otro lado del Canal, en un vano intento por socorrer las posiciones de la 4.ª Div. Acor. que, en realidad, ya habían sido abandonadas. Los ligeramente blindados AMX estaban superados en número en una proporción de dos a uno, y sus cañones de 75 mm eran casi inútiles contra las planchas frontales del T-54. Varios carros de combate y semiorugas israelíes se perdieron en cuestión de minutos, aunque algunos T-54 fueron puestos fuera de combate por audaces disparos desde los flancos. Cuando los AMX estaban empezando a retirarse, llegó finalmente una compañía de Centurion del 82.º Bón. de Carros de Combate, y en un breve intercambio los egipcios perdieron diez T-54 y se vieron forzados a retroceder.

La Brig. Acor. de Shadni tomó la cabeza de la Ugda Yoffe, abriéndose paso a cañonazos a través de las columnas egipcias en fuga durante toda la tarde. Uno tras otro, los Centurion fueron quedándose en el camino sin combustible, y cuando la columna llegó a los accesos del paso de Mitla, a las 6 de la tarde del



El M51HV Isherman era uno de los carros de combate más rápidos en el servicio israelí en 1967, y resultó bastante efectivo a pesar de la antigüedad del vehículo básico. Los de la foto son probablemente carros de combate de la 4.ª Sec., 2.ª Cía. del batallón de Isherman de la brigada acorazada del col. Zippori, que servía en la Ugda Sharon en la campaña del Sinaí de 1967; hay razones para creer que el semicírculo con la letra hebrea *shin* en su interior era una insignia táctica temporal asignada a toda la ugda.

6 de junio, sólo quedaban nueve carros de combate, de los que cuatro iban remolcados por falta de combustible. Estos pocos carros de combate, junto con algunos de los semiorugas de la brigada, se pusieron apresuradamente al acecho, y sus posiciones fueron pronto envueltas por las columnas egipcias en fuga. Aviones israelíes se unieron a la lucha con bombas y cohetes. En las batallas de la noche del 6-7 de junio la unidad de Shadni fue casi arrollada, recurriendo al empleo de equipo egipcio capturado cuando su propia munición escaseó. Finalmente, llegaron más Centurion de la Brigada Sela, y por la mañana los egipcios renunciaron a escapar por el paso de Mitla. Miles de carros de combate, camiones y transportes de personal salpicaban las carreteras que llevaban al desfiladero.

La Ugda Sharon había avanzado hacia Nakhl, donde encontraron los carros de combate abandonados de la 125.ª Brig. Acor. egipcia, incluyendo 30 carros pesados JS-3M Stalin. Por la mañana del día 7, las fuerzas combinadas de las Brig. Acor. Zippori y Mendler comenzaron una batalla de cuatro horas con tropas de retaguardia de la Fuerza Shazli que se retiraba, destruyendo unos 60 carros de combate y gran número de otros vehículos. La misma mañana, en el norte, la 7.ª Brig. Acor. se abría camino combatiendo a través de varios destacamentos de retaguardia y llegó al canal de Suez, frente a Ismailía. Partes de la misma se trasladaron al norte, a lo largo del Canal, para enlazar con la «Fuerza Granit» cerca de Kantara. Mientras, los Centurion de la Brigada Sela habían empezado a avanzar a través de las defensas de retaguardia del interior del paso de Mitla, pero se encontraron con una tenaz oposición. Un ataque nocturno, con el resplandor de proyectores y cañones, penetró finalmente. A mediodía del 9 de junio las tres ugdas habían enlazado y empezado a interceptar tropas extraviadas. El alto el fuego de las Naciones Unidas entró en vigor al atardecer. En su avance por el Sinaí, los israelíes habían perdido 122 carros de combate; aunque esto no era mucho en relación con la magnitud de la victoria, las pérdidas especialmente fuertes en jefes de carro y comandantes de unidad eran graves para un ejército del tamaño del Zahal. Las pérdidas egipcias fueron catastróficas. De los 935 carros de combate que tenía en el Sinaí al inicio de las hostilidades, Egipto había perdido más de 820: 291 T-54, 82 T-55, 251 T-34/85, 72 JS-3 Stalin, 51 SU-100, 29 PT-76 y unos 50 Sherman y M4/FL10. Las pérdidas en TAP y otras clases de vehículos blindados habían sido igualmente graves.

El frente de Jordania

El frente jordano estalló el 5 de junio. Los avances iniciales israelíes fueron llevados a cabo por infantería y paracaidistas con muy poco apoyo acorazado: se asignaron dos batallones de Sherman para la captura de Jerusalén, mientras que la 10.ª Brig. Mec. la Brig. «Harel» se dirigió al norte de la ciudad con un batallón mixto de M50 Super-Sherman y Centurion de 20 libras y un batallón de AMX-13. La infantería jordana se opuso a estos avances con su tenacidad característica, pero en su primer ataque acorazado, tres carros de combate jordanos fueron inutilizados por fuego de cañones sin retroceso cuando trataron de apoderarse del monte Scopus. Los M48 Patton de la 60.ª Brig. Acor. jordana atacaron a las fuerzas israelíes en la carretera Jerusalén-Ramallah, pero perdieron varios carros de combate a manos de la Brig. «Harel»; una rápida embestida de esta formación israelí copó el resto de la 60.ª Brig., y otros muchos Patton cayeron por los ataques aéreos israelíes. Cuando pudo salir combatiendo al día siguiente, a la 60.ª Brig. sólo le quedaban seis carros de combate.

Los ataques a la parte central de Cisjordania fueron seguidos por un asalto de la Ugda Peled, compuesta por una brigada de infantería y dos acorazadas. La brigada mandada por el col. Moshe Bar-Kochva contaba con tres batallones de carros de combate, con unos 100 carros en total, la mayoría M50 Super-Sherman y M51HV Isherman, y un batallón de infantería en semiorugas. La brigada acorazada mandada por Uri Ram tenía dos batallones de carros de combate con Centurion y AMX-13. La Brig. Bar-Kochva lanzó su ataque sobre Jenin y Ya'Abad la tarde del 5 de junio, topándose con M47 Patton del 47.° Bón. de Carros de Combate jordano; la lucha duró todo el día y los jordanos pudieron reivindicar la destrucción de 17 Sherman en una bien ejecutada maniobra de envolvimiento. Los jordanos fueron finalmente rechazados por la noche, y su 40.ª Brig. Acor. apareció en el escenario. Los M48 del 4.° Bón. de Carros de Combate de dicha brigada ocuparon posiciones que dominaban las carreteras del área de Kabatiya, mientras el 2.° Bón. cubría el área del sur. Parte del 4.° Bón. de Carros de Combate fue alcanzada por morteros israelíes de 120 mm en semiorugas, y cuando trataban de eludir su fuego cayeron en un campo de minas, teniendo que abandonar algunos de sus carros. Los supervivientes de este destacamento del 4.° Bón. de Carros de Combate, 28 M48, se encontraron mezclados con una patrulla de reconocimiento de Sherman israelíes, produciéndose un duelo a corto alcance. Los jordanos se retiraron por la noche tras perder 15 carros de combate.

Los elementos restantes del 4.° Bón. de Carros de Combate habían quedado bajo el fuego de Centurion de la Brig. Acor. de Ram, pero a largo alcance, con resultados poco concluyentes. Un ataque aéreo al atardecer costó a Jordania otros cuatro Patton.

Un avance a primeras horas de la mañana de la Brig. Acor. de Ram hacia Nablus puso fuera de combate 21 Patton. El otro destacamento del 4.° Bón. de Carros de Combate, en las posiciones septentrionales que hacían frente a la Brig. Acor. de Bar-Kochva, fue alcanzado por una barrera de fuego de mortero de 120 mm, y los israelíes reivindicaron la destrucción de 22 carros de combate. De este modo, el 4.° Bón. de Carros de Combate había sido casi totalmente aniquilado. El grueso del 2.° Bón. de Carros de Combate, en el área de Nablus, fue cogido entre los dos batallones de carros de combate de Ram; en la lucha que siguió, a un solo AMX-13 se le atribuyó la destrucción de siete M48. El resto del 2.° Bón. fue alcanzado por los carros de Bar-Kochva cerca de Silat Edh Dhahr. En total, sólo ocho M48 de la 40.ª Brig. Acor. escaparon al otro lado del Jordán. Durante la lucha Jordania perdió 179 carros de combate, así como muchos M113 y M52, pero al precio de 112 carros israelíes inutilizados por fuego de carro y de artillería contracarro.



Para dar apoyo cercano a los batallones de carros de combate, el Servicio de Armamento y Material del Zahal desarrolló este semioruga M9 que montaba el mortero Soltam de 120 mm. Tal vez sus éxitos más sorprendentes se dieron en el frente jordano, donde se les atribuyó la destrucción de varios Patton de la 40.ª Brig. Acor. jordana en la Guerra de los Seis Días.

El frente de Siria

Aparte de duelos de artillería y de pequeñas escaramuzas, el frente sirio estuvo tranquilo los primeros

La obsolescencia del AMX-13 quedó dolorosamente de manifiesto en varios enfrentamientos con T-54 egipcios en 1967, siendo posteriormente empleado sólo para reconocimiento. Como muchos VAC israelíes de esta campaña, este AMX lleva los distintivos de vehículo y de sección en una lámina de lona atada a la torre.



días de la guerra. Después de las derrotas árabes en el Sinaí y en Cisjordania, Siria habría visto con buenos ojos un alto el fuego el 8 de junio, pero Israel estaba decidida a terminar con la capacidad siria de bombardear asentamientos desde sus posiciones dominantes en los altos del Golán, y en consecuencia planeó un asalto el 9 de junio. El col. Albert Mendler fue traído del Sinaí para mandar otra brigada acorazada, equipada con un batallón de Centurion y uno con una mezcla de M50 y M51 Sherman. Además, las Brig. Acor. de Bar-Kochva y de Ram acudieron desde Cisjordania. Junto a estas unidades, había varios batallones de carros de combate independientes agregados a las cinco brigadas de infantería que participaban en el asalto.

La fuerza acorazada siria consistía en la 14.ª y 44.ª Brig. Acor., con varios batallones adicionales de Panzer IV, T-34/85 y T-54 agregados a las formaciones de infantería sirias de la zona, y algunas compañías contracarro de SU-100. Muchos de estos carros de combate y cañones ATP estaban bien atrincherados, con sólo las torres al descubierto.

En el asalto inicial, a mediodía del 9 de junio, la Brig. Acor. de Mendler hizo de punta de lanza, precedida por bulldozers. Las laderas montañosas de Kfar Szold, en el ascenso a los altos del Golán, eran una barrera natural imponente, y los sirios las habían fortificado con campos de minas y emplazamientos de cañones contracarro. Los bulldozers y el batallón de Centurion de Mendler sufrieron fuertes pérdidas mientras se abrían camino combatiendo cuesta arriba, pero finalmente se alcanzó la cima. Algunas confusiones en las pistas rocosas hicieron que la brigada dirigiese sus ataques dividida sobre los fuertemente defendidos cruces de carreteras de Zaoura y Kala; cuando se tomó el segundo, al batallón de Sherman sólo le quedaban tres carros de combate operativos. Los carros de Ram asaltaron las posiciones sirias desde Gonen, y llegaron a los oleoductos que discurrían a lo largo de la frontera.

El 10 de junio, el Estado Mayor General sirio decidió que era inútil seguir oponiéndose al avance, puesto que Israel había superado las defensas más importantes: en consecuencia, trató de obtener un acuerdo de alto el fuego en la ONU. Israel se aseguró de que sus fuerzas tuviesen un firme control de los altos del Golán antes de acceder. La Brig. Acor. de Bar-Kochva se unió a la pugna cerca de Dan, y por la tarde los israelíes tenían en su poder la población clave de Kuneitra. El alto el fuego entró en vigor al atardecer.

Aunque no hubo enfrentamientos a gran escala entre carros en los altos del Golán, comparados con los del Sinaí, el Zahal perdió allí más carros de combate en dos días de lucha que en ninguno de los otros dos teatros. El avance por las dificultosas pistas de montaña había costado unos 160 carros de combate, o sea casi un tercio de los que intervinieron. En contraste, Siria perdió 73 T-34/85, PzKpfw IV y T-54, siete SU-100 y unos pocos viejos StuG III.

* * *

La Guerra de los Seis Días fue una victoria asombrosa del Zahal. El papel vital jugado por el Cuerpo Acorazado le aseguró un importante lugar en el planeamiento de posguerra. Las espectaculares victorias en el Sinaí hicieron que se tendiese a subestimar la infantería mecanizada y a depositar una confianza excesiva en las formaciones sólo acorazadas. No obstante, se dieron pasos para reemplazar los vulnerables semiorugas que estaban en servicio desde 1948. Se capturaron algunos M113 de Jordania, y cuando EE UU invirtió su política de suministro de armas, Israel adquirió una cierta cantidad de ellos. No existía ninguna duda de que el AMX-13 estaba anticuado, y las fuertes pérdidas en las unidades de AMX hicieron que Israel los retirase de los batallones regulares y limitase su uso a las unidades de reconocimiento. El M51HV había mostrado un comportamiento bastante bueno contra los más modernos M47 y M48 jordanos. Los M50, más antiguos, fueron retirados gradualmente, y sus bastidores se utilizaron en cañones ATP, como un nuevo tipo que montaba el mortero Soltam de 160 mm.

Se habían capturado varios centenares de T-54 y T-55 reparables; aunque Israel no los consideraba totalmente satisfactorios a causa de su escaso espacio interno y otros factores, muchos fueron reconstruidos y entraron en servicio como «Ti-67». La peculiar instalación transversal del motor hacía muy difícil la sustitución de la planta motriz, pero los israelíes sí cambiaron el cañón soviético D-10T de 100 mm por un nuevo L7 de 105 mm en algunos de estos carros de combate. Se hicieron muchos pequeños cambios en estos vehículos, y las radios y ametralladoras soviéticas fueron sustituidas por modelos norteamericanos. Los carros restantes con-

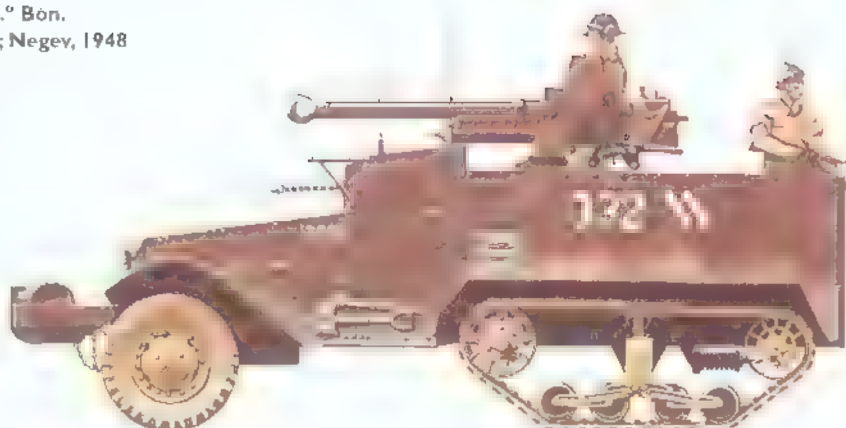
1: Hotchkiss H-39, 82.º Bón. de Carros de Combate israelí; aeropuerto de Lydda, 1948



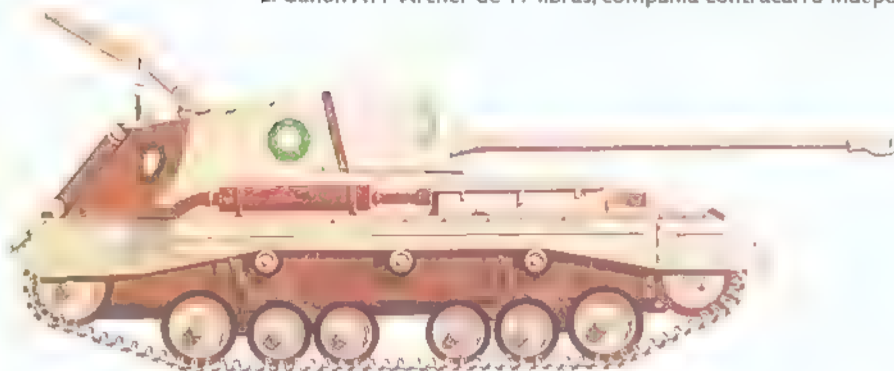
2 Marmon-Herrington Mk IVF de una compañía de automóviles blindados independiente, Legión Árabe jordana; Palestina, 1948



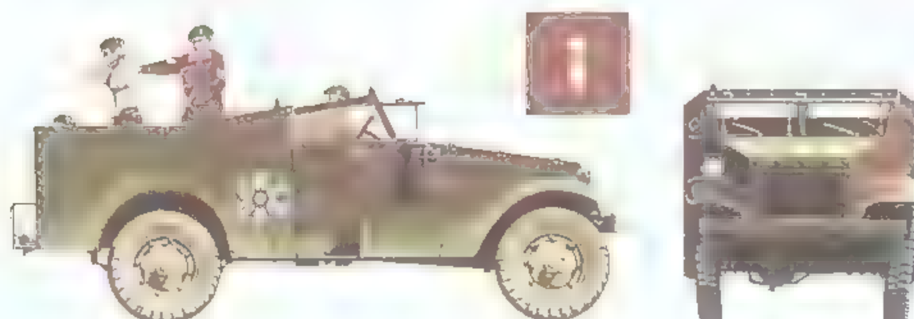
1: Semioruga M9 (6 libras), 82.º Bón. de Carros de Combate israelí; Negev, 1948

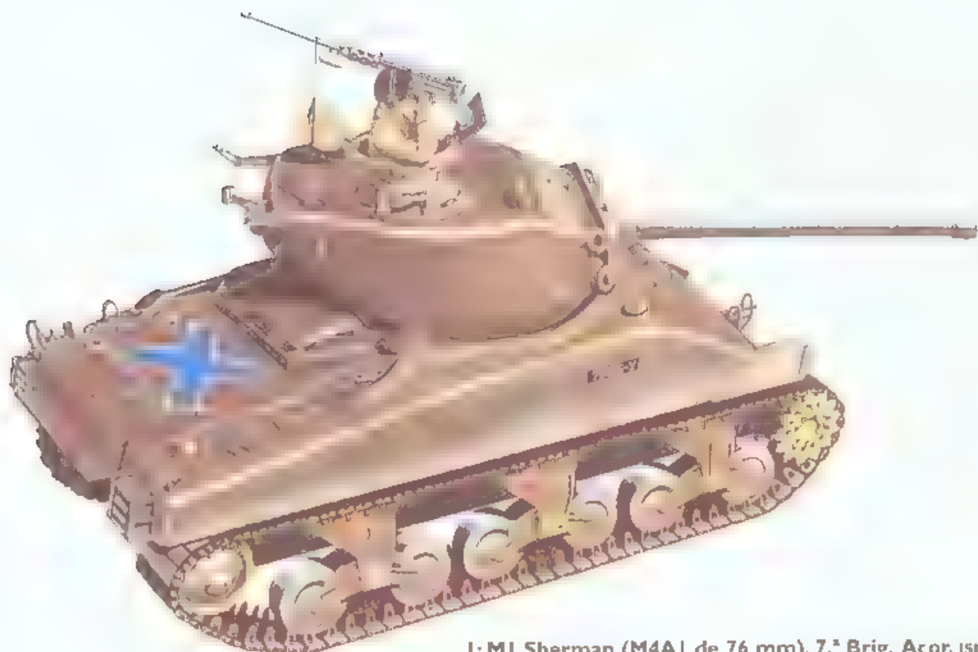


2: Cañon ATP Archer de 17 libras, compañía contracarro independiente egipcia; Sinaí, 1956



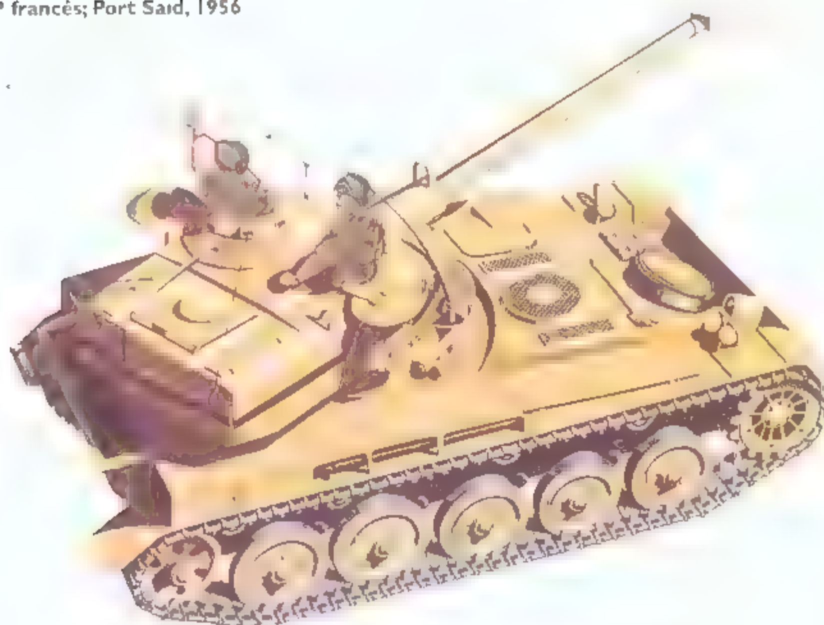
3: White M3A1, Policía Militar de Fronteras israelí, 1954





1: M1 Sherman (M4A1 de 76 mm), 7.ª Brig. Acor. israelí; Sinaí, 1956

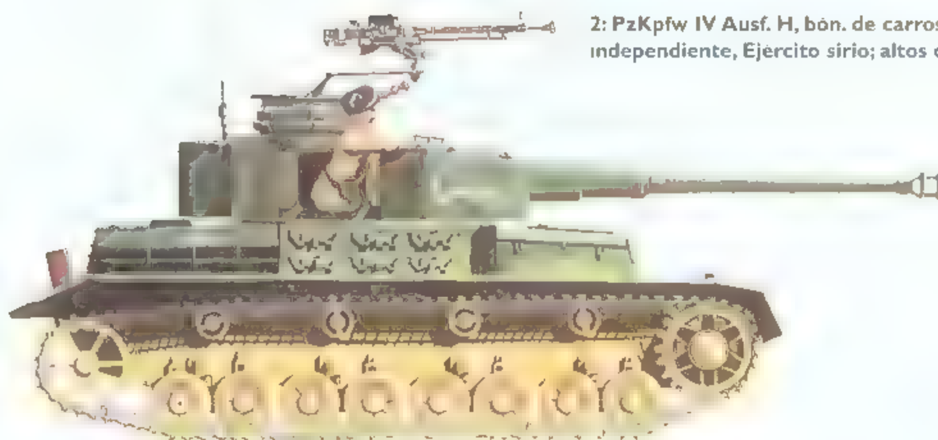
2: AMX-13, 1.er REP francés; Port Said, 1956



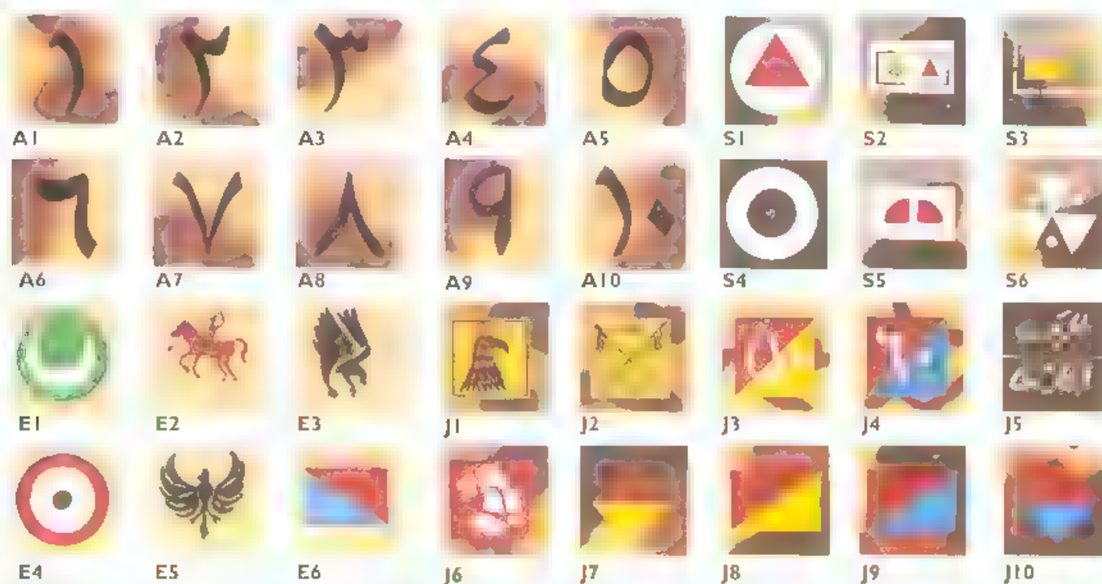
1: T-55, unidad desconocida, Ejército egipcio; Sinaí, 1967



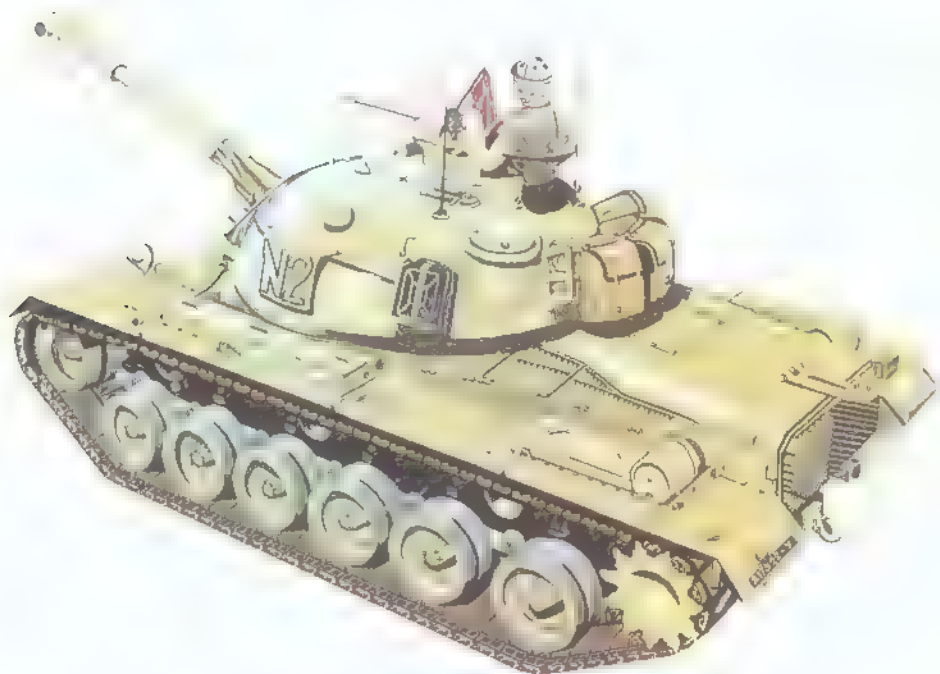
2: PzKpfw IV Ausf. H, bón. de carros de combate independiente, Ejército sirio; altos del Golán, 1967



3: Insignias de VAC arabes; véanse los comentarios a las láminas



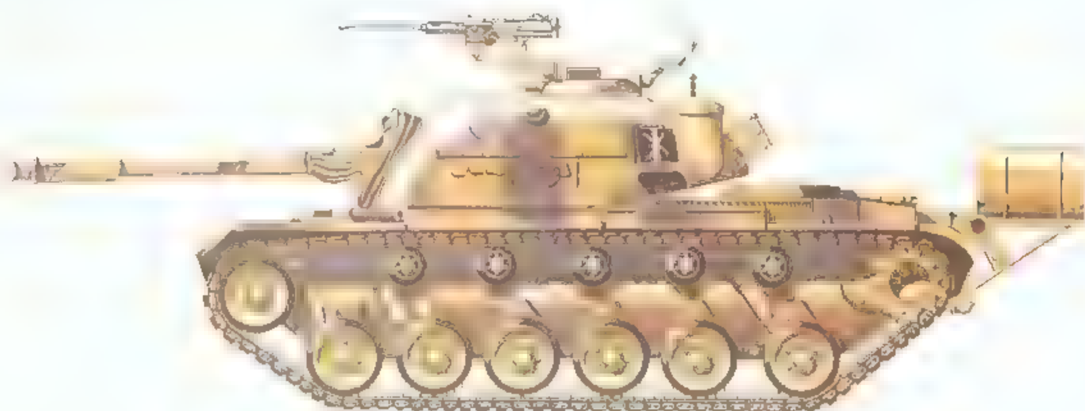
1 M48A2C Patton, 79.º Bon. de Carros de Combate, 7.ª Brig. Acor. israelí, Ugda Tal, Sinai, 1967



2: M47 Patton, 40.ª Brig. Acor., Real Cuerpo Acor. jordano; Cisjordania, 1967



1: M48 Patton, 60.ª Brig. Acor., Real Cuerpo Acor. jordano; Cisjordania, 1967



2: Cañon ATP M7 Priest de 105 mm, bón. de artillería independiente israelí; Sinai, 1967

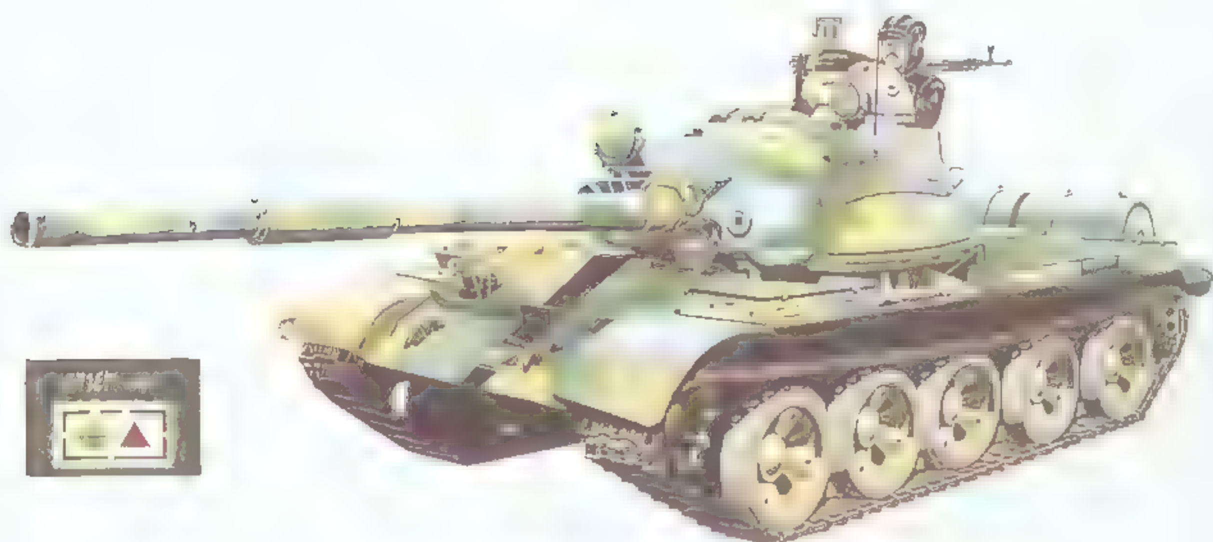


3: Insignias de VAC israelíes; véanse los comentarios a las láminas





1 M113A1, milicia Falangista libanesa, Beirut, 1975



2: T-62A, brigada acorazada desconocida, Ejercito sirio; altos del Golan, 1973

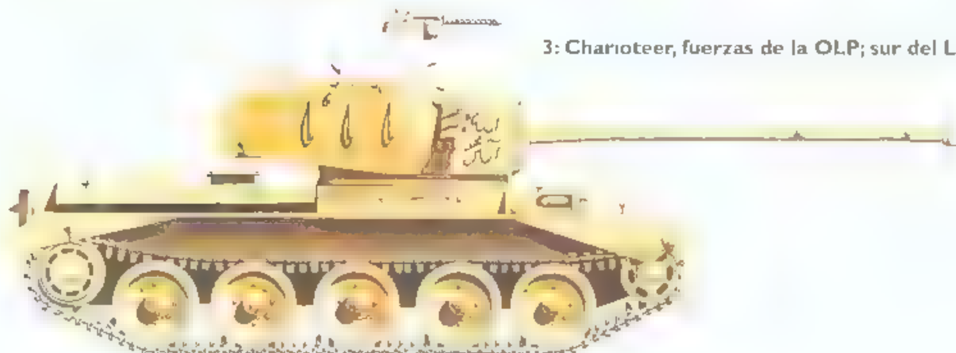
1: M50 Super-Sherman, milicia Falangista libanesa; sur del Líbano, 1977



2: T-62, 4.ª Div. Acor. egipcia; Sinaí, 1973



3: Charioteer, fuerzas de la OLP; sur del Líbano, 1976



servaron su viejo cañón de 100 mm, ya que los depósitos israelíes se habían hecho con gran cantidad de munición para ellos. Otro equipo capturado, así como parte del equipo israelí más antiguo, fue vendido para conseguir fondos con que comprar artículos más modernos. Los Walid y BTR-152 egipcios fueron ampliamente distribuidos entre la policía de fronteras israelí para patrullar los territorios recién capturados.

Los caballos de carga de las brigadas acorazadas, los Centurion y Patton, estaban ambos bien considerados, aunque ninguno estaba totalmente libre de críticas. El Centurion gustaba por su protección blindada, pero era lento y su tren de rodadura y motor eran inadecuados. Después de la guerra, estos componentes se cambiaron por el motor diesel Continental y la transmisión empleada en el M60A1 norteamericano. Esta versión fue llamada a veces «Ben Gurion» por la prensa, pero el Zahal lo llamaba simplemente Centurion modificado. El M48 era más rápido y fiable que el Centurion, y después de la guerra se completó el programa para rearmarlo con el cañón L7 de 105 mm. Al mismo tiempo, se instaló el motor diesel Continental en el M48 para mejorar sus prestaciones y simplificar la logística. Una de las características más cuestionables del Patton era su cúpula. Se instruía a los jefes de carro para que combatiesen con la cabeza fuera para tener mejor visibilidad, pero la elevada cúpula en un carro de combate ya de por sí alto los exponía en exceso. A muchos M48 se les sustituyó la cúpula por una versión de perfil bajo, como la empleada en los modelos iniciales de esta serie. Incluso en los M48 y M60 no modificados de este modo, era habitual ver la ametralladora de la cúpula eliminada y sustituida por una Browning de 7,62 mm montada en el exterior para facilitar su empleo.

Los israelíes preferían en general los carros de combate británicos, más lentos y fuertemente blindados. En la época de la guerra de 1967 había en Israel varios Chieftain, pero estaban en manos británicas y no entraron en combate. A Israel le habría gustado adoptarlo como su nuevo carro de combate, pero el clima político en Gran Bretaña lo hizo imposible. Se evaluó el AMX-30, pero fue rechazado a causa de su débil blindaje. Finalmente, Israel se decidió por el M60A1 y empezó a recibirlo en cantidad en 1970. Entre las adquisiciones más apreciadas a EE UU estaban los cañones ATP M107 y M109: el M107, con su cañón largo de 175 mm, era especialmente popular por su capacidad de alcance en los duelos de artillería que se produjeron durante la llamada Guerra de Desgaste.

La Guerra de Desgaste

Apenas terminada la lucha, empezaron de nuevo los incidentes fronterizos esporádicos. En marzo de 1968, Israel lanzó una importante incursión fronteriza en Kerama, Jordania, como represalia por las incursiones de guerrilleros en Cisjordania. El mismo año comenzó la Guerra de Desgaste, a lo largo del canal de Suez, con un intercambio de barreras de artillería e incursiones de comandos entre Egipto e Israel; resultó una guerra costosa e irritante para ambos bandos. El combate más violento de este período tuvo lugar en septiembre de 1970 en Jordania. Los guerrilleros palestinos, instalados allí en campamentos con grandes efectivos, jugaron demasiado fuerte y empezaron a suponer una amenaza directa para la autoridad del Gobierno del rey Hussein. Éste llamó a los ferozmente leales batallones beduinos de su Ejército para reprimir el poder de aquéllos; así se hizo, con prontitud, pero la purga de Hussein sobre las fuerzas de la OLP inclinó a Siria a intentar una invasión del norte de Jordania en apoyo de los palestinos. Las unidades sirias, que incluían los T-54 de la 9.ª y 88.ª Brig. Acor., descubrieron, como ya habían hecho los israelíes, que los carristas jordanos eran los mejores entre los ejércitos árabes. La 40.ª Brig. Acor. jordana, apoyada por reactores Hawker Hunter, envió a los sirios de vuelta al otro lado de la frontera.

Siria se convirtió en la principal base de la OLP y en el más vociferante de los Estados árabes. La Rusia soviética accedió a reconstruir el Ejército sirio después de sus embarazosas derrotas de 1967 y 1970, y se dedicó a ello a conciencia: Siria recibió el T-62 antes que los países del Pacto de Varsovia, e incluso se le suministró el sofisticado vehículo de combate de infantería BMP. Siria relegó los T-34/85 a la defensa estática, o los convirtió en cañones ATP improvisados, montando nuevos obuses D-30 de 122 mm en lugar de la torre.

Siria organizó sus dos nuevas divisiones acorazadas según el modelo soviético. Cada una tenía dos brigadas acorazadas y una de infantería mecanizada, apoyadas por una brigada de artillería con cañones remolcados y cohetes Katyusha montados en



En 1967 el Zahal experimentó con misiles CC filoguiados SS-11 franceses montados sobre jeeps y, como aquí, sobre el techo de semiorugas. Dieron un resultado decepcionante, que contribuyó a la conmoción israelí tras el éxito de los misiles Malyutka, más sofisticados, empleados por Egipto en 1973.

camiones. Las divisiones acorazadas tenían prioridad para los T-62, y su infantería mecanizada estaba dotada con BMP. Cada brigada acorazada comprendía tres batallones de carros de combate con 30-31 carros cada uno, y cada brigada de infantería mecanizada tenía su propio batallón de carros de combate. Las tres divisiones de infantería sirias tenían una brigada de carros de combate cada una, y las dos brigadas de infantería independientes poseían cada una un batallón de carros de combate. Mientras que las divisiones acorazadas tenían sus efectivos completos, los de las formaciones de infantería eran variables. La 5.ª Div. Inf. tenía su dotación completa de carros de combate, pero la 7.ª tenía sólo el 80 % de los efectivos y la 9.ª alrededor del 50 %.

Siria disponía asimismo de cuatro brigadas de carros de combate independientes, incluyendo la Brigada de la Guardia Republicana de Asad, con T-62, que defendía la capital. Cada uno de los batallones contracarro de cada división de infantería tenía 27 cazacarros BRDM-2 con 9M14M Malyutka en tres compañías, y dos compañías de cañones sin retroceso remolcados de 107 mm. El carro antiaéreo ZSU-23-4 Shilka resultaría un verdadero azote en 1973; muchas de las 27 compañías antiaéreas sirias estaban equipadas con este nuevo vehículo, a razón de seis por compañía.

El Ejército egipcio también recibió una generosa ayuda, que permitió reequipar completamente la despanzurrada 4.ª Div. Acor., la formación de una nueva unidad acorazada y la mecanización total de varias divisiones de infantería. Egipto recibió 1.260 T-54 y T-55 entre 1967 y 1973, y 400 T-62 entre 1971 y 1973. Los nuevos transportes de personal consistían en 550 BTR-60 y BTR-152, 150 BMP y, procedentes de Checoslovaquia, 200 OT-62 y 200 OT-64. Se recibieron asimismo 200 BRDM-2 Malyutka. Las adquisiciones más novedosas eran una amplia gama de vehículos posapuentes y anfibios, adecuados para un cruce a gran escala del canal de Suez; entre ellos había varias compañías de portacarros de combate anfibios sobre orugas GSP, empleados para transportar carros de combate a través de cursos de agua.

Pocas armas tuvieron tanto impacto en el estilo de guerra acorazada de 1973 como los misiles contracarro suministrados a los árabes. El más simple era el RPG-7, no guiado y lanzado desde el hombro, que fue pródigamente distribuido entre los destacamentos de asalto de infantería. Más revolucionario era el pequeño misil filoguiado portátil Malyutka («Sagger» para la OTAN). Éste iba embalado en una pequeña «maleta» que contenía el misil desmontado, un lanzador sencillo y el sistema de control del lanzamiento. El equipo instalaba el misil y el lanzador en un punto, con el control de

T-34/85 de fabricación checoslovaca inutilizado cerca de Ein Fite, en el área de Banias, en 1967; los T-34 sirios estaban modificados con la adición de grandes cajas de estiba en los lados del casco, y de un gran montaje, bastante incómodo, para la ametralladora DShK en la cúpula. Como la mayoría de carros de combate sirios de 1967, éste está pintado todo de verde oscuro, con una dedicatoria en la torre: «En memoria de Hermiz Yunis Butrus»; la mayor parte de estas inscripciones eran en conmemoración de héroes de la guerra de 1948. (Foto: Joseph Desautels.)



tiro y visores periscópicos a corta distancia. El servidor del misil localizaba un carro de combate en el visor, disparaba el misil, y luego lo guiaba en su camino hacia el blanco con la palanca de control, mirando al mismo tiempo el objetivo y las llamaradas de la cola del misil. El Malyutka era más primitivo que el TOW norteamericano, pero era pequeño, móvil y estaba disponible en gran número; también se instalaba en el automóvil blindado BRDM-2, en una plataforma elevable con seis afustes de lanzamiento.

Este tipo de arma no era nuevo en Oriente Medio. Los israelíes tenían el similar SS-11 en uso en 1967, pero no lo apreciaban; los egipcios tenían una versión anterior, el 3M6 Schmel (AT-1 «Snapper»), en servicio en 1967, instalado en jeeps UAZ-69, llamados 2P26 «Baby Carriage». Ninguno de los dos obtuvo impacto alguno en la pugna de 1967; la diferencia en 1973 estribaba en la cantidad disponible y en el entrenamiento de sus servidores. Aparte de estas económicas armas contracarro, la URSS suministró también a Siria y Egipto sofisticados sistemas de misiles antiaéreos, los cuales tuvieron una influencia muy directa en la incapacidad de la Fuerza Aérea israelí para montar grandes ataques de apoyo cercano durante los primeros días de la Guerra del Yom Kippur.

1973: LA GUERRA DEL YOM KIPPUR

En otoño de 1972, Anwar al-Sadat estaba convencido de que la única forma de romper la desfavorable parálisis diplomática de Egipto era lanzar otra guerra contra Israel. El objetivo de la guerra era recuperar todo el Sinaí, pero Egipto no se hacía muchas ilusiones sobre ello; se consideraba incluso que conseguir una extensión suficiente al este del Canal compensaría el coste. No costó mucho convencer a Siria del plan; el momento dependía del ritmo con el que la Unión Soviética suministrase la ayuda necesaria, de los factores climatológicos y de la preparación de los israelíes. Se pusieron en práctica grandes planes de engaño para convencer a Israel de que se había producido una disputa con la URSS, y para disimular la acumulación de fuerzas en los altos del Golán y en el canal de Suez. La fecha escogida fue el 6 de octubre de 1973, ya que el Zahal estaría desorganizado por la fiesta religiosa del Yom Kippur, y podría darse por supuesto que las fuerzas árabes estarían igualmente ocupadas en la festividad del Ramadán. El ataque se fijó para el sábado día 6 por la tarde, de modo que los soldados israelíes en el Golán tendrían que combatir con el sol en los ojos, y el anochecer daría a los egipcios tiempo suficiente para tender sus puentes sobre el Canal antes de que pudiese intervenir la Fuerza Aérea israelí.

El frente sirio

El engaño tuvo éxito, e Israel fue cogido completamente desprevenido por los ataques del 6 de octubre. La cautela de algunos oficiales israelíes había hecho que se asignasen elementos de la veterana 7.ª Brig. Acor. a la vigilancia de los altos del Golán, y esta previsión resultó un factor importante para frustrar los planes sirios. La defensa de la «Línea Púrpura», en los altos, se había asignado a una brigada de infantería y otra acorazada, la 188.ª Brig. Acor. «Barak»; esta última tenía cuatro batallones, con un total de 90-100 carros de combate apoyados por 44 cañones ATP de 105 y 155 mm. La 7.ª disponía de 105 carros de combate, pero cuando los sirios atacaron sólo intervino una parte de la formación. Los israelíes habían establecido cuidadosamente las posiciones de tiro, campos de minas y trampas contracarro para canalizar cualquier ataque sirio hacia «zonas de aniquilación». No obstante, unos 200 carros de combate israelíes se enfrentaban a unos 1.260 sirios y varios centenares de otros vehículos blindados.



Entre los VAC utilizados por Siria en la Guerra del Agua y la campaña de los altos del Golán de 1967 había algunos viejos PzKpfw IV y StuG III alemanes reacondicionados. Este StuG III tiene un escudo de blindaje en forma de herradura añadido delante de la cúpula. (Foto: Bryan Perrett.)



El ataque egipcio sobre la orilla opuesta del canal de Suez contó con una gran contribución de equipos anfibios soviéticos, como este portacarros de combate sobre orugas anfibio GSP. Iban por parejas, uno con un pontón que se plegaba hacia la izquierda y el otro hacia la derecha. Una vez en el agua y unidos por sus costados libres, estos portacarros de combate tenían suficiente flotabilidad como para sostener un carro de combate; se utilizaron para trasladar carros al otro lado del Canal al principio del asalto, antes de poder construirse grandes puentes de pontones. Este vehículo lleva el número «62». (Foto: Joseph Desautels.)

La 7.ª Brig. Acor. estaba dispersa a lo largo de la «Línea Púrpura», desde la frontera libanesa hasta Kuneitra, disfrutando de la ventaja de un terreno muy escabroso. La Brig. «Barak» defendía 40 km de un terreno mejor para los carros de combate, desde el sur de Kuneitra hasta la frontera jordana. Los sirios atacaron con sus tres divisiones de infantería por delante: de norte a sur, la 7.ª, 9.ª y 5.ª Div. Inf.; detrás de ellas, preparadas para explotar el éxito, estaban la 1.ª y 3.ª Div. Acor. y las brigadas de carros de combate independientes. Cada división de infantería tenía unos 200 carros de combate bajo su mando, que se utilizaron en las primeras oleadas.

Los ataques sirios del 6 de octubre fueron contenidos por los carristas israelíes, a pesar del inusualmente intenso fuego de artillería sirio. Las primeras oleadas enemigas en alcanzar las zanjas contracarro fueron violentamente rechazadas; las oleadas subsiguientes, que superaron las zanjas por medio de posapuentes y tractores, fueron detenidas por contraataques israelíes. En las batallas nocturnas que siguieron, la 7.ª Brig. Acor. consiguió mantener sus posiciones en el norte, pero en el sur las defensas más expuestas de la Brig. «Barak» fueron arrolladas con fuertes pérdidas. La 46.ª Brig. de Carros de Combate de la 5.ª Div. Inf. siria penetró cerca de Rafid, y al alba dominaba con la vista los asentamientos israelíes en el mar de Galilea.

El mando sirio lanzó rápidamente a la 1.ª Div. Acor. y a la 15.ª Brig. Mec. por la brecha. Elementos de la 79.ª Brig. Acor. de la Reserva israelí fueron enviados a la acción uno tras otro para enlazar con los carros de combate supervivientes de la Brig. «Barak», en un intento desesperado para taponar el agujero abierto en la Línea Púrpura. Veinte carros de combate se enfrentaban a 600; por la tarde del día 7, muchos habían sido puestos fuera de combate por fuego de carros o por equipos a pie de RPG-7. Tres brigadas acorazadas más de reserva 14.ª, 17.ª y 19.ª, bajo el mando del gral. Dan Laner, fueron enviadas precipitadamente y lanzadas a la pugna compañía por compañía a medida que estaban disponibles, con pocas posibilidades de formar unidades coherentes. Por la noche del domingo 7 de octubre estas medidas parecían estar dando resultado; no llegaron informes de nuevas rupturas y las unidades israelíes se estaban fusionando.

Sin ayuda de nadie, la 7.ª Brig. Acor. se aferró a sus posiciones en las laderas que dominaban el «Valle de las Lágrimas», donde ardían ya 130 carros de combate sirios. El asombroso éxito de la 7.ª Brig. Acor. hizo que los comandantes israelíes centrasen sus esfuerzos en el sur, pero por la tarde del martes día 9, los raídos supervivientes de esta brigada fueron casi destrozados por incesantes asaltos de la 7.ª de Infantería siria. El puñado de carros de combate israelíes que todavía funcionaban se habían visto obligados a ceder varias cimas clave y estaban casi sin munición, cuando 13 carros de la reconstituida Brig. «Barak» penetraron por el flanco sirio, inutilizando 30 carros de combate. En el terreno dominado por las posiciones de la 7.ª Brig. Acor. descansaban los restos humeantes de 260 carros de combate sirios de la 7.ª Div. Inf. y de la Guardia Republicana de Asad. Además, salpicaban el valle más de 200 vehículos blindados, como posapuentes, BMP y BRDM. De los efectivos originales de 105 carros de combate, la 7.ª Brig. Acor. conservaba siete supervivientes. A pesar de la impresionante hoja de servicios de la brigada en guerras anteriores, pocos episodios podían rivalizar con su desesperada defensa de cuatro días de la Línea Púrpura al norte de Kuneitra.

Por la mañana del miércoles 10 de octubre se inició la contraofensiva israelí. Las reconstruidas 7.ª y 188.ª Brig. Acor. avanzaron al norte de Kuneitra, mientras la 240.ª Ugda Acorazada de Laner

19.ª, 20.ª y 79.ª Brig. Acor. lo hacía en el sur. Aunque desangrados por la difícil lucha de los días anteriores, los sirios estaban todavía llenos de ánimo y ofrecieron una tenaz defensa para cubrir la retirada. El 12 de octubre Laner supo que se estaba preparando un gran ataque contra su flanco derecho. Era la 3.ª Div. Acor. iraquí, llegada para ayudar a Siria, con la 40.ª Brig. Acor. de Jordania no muy lejos detrás. Inexplicablemente los iraquíes se detuvieron, dando tiempo a los israelíes para preparar una emboscada en gran escala antes de que se desarrollase el ataque al día siguiente. Atacados por ambos lados, los iraquíes perdieron 80 carros de combate antes de retroceder. El 18 de octubre, un ataque descoordinado de iraquíes y jordanos dejó 60 carros de combate iraquíes y 20 jordanos ardiendo en el campo de batalla. Ésta fue la última confrontación acorazada importante en el frente sirio.

El frente de Suez

Egipto atacó la tarde del sábado 6 de octubre, poniendo en práctica un brillantemente concebido y ejecutado cruce del canal de Suez. Las débilmente guarnecidas fortificaciones de la Línea Bar-Lev israelí quedaron inmersas bajo el fuego de artillería, y la Fuerza Aérea israelí se mantuvo alejada gracias a un grueso cinturón protector de misiles superficie-aire (SAM). Los destacamentos de asalto anfibio cruzaron en OT-62 y BTR-50, seguidos por más infantería en cuanto se colocaron puentes de pontones. Las primeras unidades lanzadas hacia delante fueron las escuadras cazacarros, que situaron sus misiles Malyutka en las rutas que era probable que empleasen los carros de combate israelíes para socorrer a sus fortificaciones asediadas. El primer enfrentamiento acorazado importante se produjo cuando carros de combate anfibios PT-76 y transportes de personal BTR-50 de la 130.ª Brigada de Infantería de Marina intentaron tomar al asalto las entradas de los pasos de Mitla y Giddi. Su delgado blindaje les daba poca protección contra los cañones de 105 mm de los carros de combate israelíes, y fueron rápidamente destrozados. Los egipcios empezaron a cruzar el Canal con carros de combate más pesados, utilizando los portacarros de combate sobre orugas anfibios GSP.

El Centurion constituía la espina dorsal del Cuerpo Acorazado israelí en 1967, pero en 1973 era ya superado en número por los M48 y M60. Modificaciones en la planta motriz y la transmisión consiguieron prolongar la vida útil del Centurion; el conjunto rectangular purificador de aire de detrás del guardabarros identifica este vehículo como un ejemplar modificado.





En 1973, los cañones ATP M109 de 155 mm fueron una importante adición a la potencia de fuego del Zahal. Los distintivos tácticos de este vehículo están tapados por los pertrechos. Después de 1973, el M109A1, con mejores prestaciones a largo alcance, fue también suministrado a Israel.

En el momento del asalto egipcio, la principal formación acorazada israelí en la porción avanzada del Sinaí era la 252.ª Ugda Acorazada del gral. Albert Mendler. Ésta consistía en la 14.ª Brig. Acor., mandada por el col. A. Reshev, la 401.ª Brig. Acor. de la Reserva, mandada por el col. Dani Shomron, y la 460.ª Brig. Acor. de la Reserva, mandada por el col. Gabi Amir. La 14.ª Brig. Acor. fue la primera que entró en acción, pero las tácticas que habían tenido tanto éxito en 1967 resultaron la perdición de las brigadas de Mendler en 1973. Las cargas con carros de combate, acompañadas de un apoyo insuficiente de infantería, tropezaron con las posiciones ocultas de infantería egipcias, abundantes en equipos de RPG-7 y lanzamisiles Malyutka. Después de haber sufrido pérdidas terriblemente elevadas en jefes de carro en 1967, se instruía a los carristas israelíes que combatiesen encerrados, por lo que no podían ver fácilmente las escuadras contracarro egipcias. Los carros de combate israelíes fueron rechazados con fuertes pérdidas. Por la tarde del domingo 7 de octubre, la 252.ª Ugda Acor. se había reducido de unos 300 a unos 100 carros de combate. Por entonces, habían cruzado cinco divisiones de infantería egipcias con sus carros de combate y vehículos de apoyo, seguidas por elementos de dos divisiones acorazadas y una de infantería mecanizada. El 2.º Ejército egipcio se extendía desde la ribera septentrional del Gran Lago Amargo hasta el Mediterráneo, y el 3.er Ejército, desde la ribera meridional hasta la ciudad de Suez.

El 7 de octubre los israelíes aportaron dos ugdas más, la 162.ª Ugda Acor. de la Reserva, mandada por el gral. Avraham «Bren» Adan, y la 143.ª Ugda Acor. de la Reserva, mandada por el gral. Arik Sharon. La maltrecha 252.ª Ugda fue reorganizada y estacionada en el sur, frente al 3.er Ejército egipcio, para detener cualquier ataque hacia los pasos clave de Mitla y Giddi. El mando de Sharon estaba situado en el centro, frente al Gran Lago Amargo, mientras que Adan cubría el área septentrional del Sinaí. La 162.ª Ugda Acor. de Adan comprendía la 460.ª Brig. Acor. de la Ugda de Mendler, que había perdido la mitad de sus efectivos, la 600.ª Brig. Acor. bajo el col. Nathan Baram, y la 217.ª Brig. Acor. bajo el col. Arieh Karem. En total, unos 170 carros de combate. El 8 de octubre, un batallón de la 600.ª Brig. Acor. atacó a la 2.ª Div. Inf. egipcia cerca de Kantara y fue casi aniquilado. Un ataque de la 217.ª Brig. Acor. contra los T-54 que defendían la Granja China[1] sufrió igualmente fuertes pérdidas, y el mismo destino tuvo un ataque de la 460.ª Brig. Acor. cerca de Fridan. Al final del día, la 162.ª Ugda de Adan estaba reducida a sólo 120 carros de combate. Fue un día catastrófico para el Zahal.

El 9 de octubre, la 421.ª Brig. Acor. de Sharon efectuó un ataque contra el perímetro meridional de la Granja China, perdiendo 36 carros de combate. Los egipcios pasaron el día consolidando posiciones e iniciaron los movimientos para traer a la 4.ª Div. Acor. hasta el 3.er Ejército y la 21.ª Div. Acor. hasta el 2.º Ejército. Los israelíes trajeron la 146.ª Ugda Mixta (gral. Sasoon) para cubrir el área al norte de Kantara y dar a las fuerzas de Adan más flexibilidad en la región central. Los israelíes preveían que los egipcios intentarían finalmente efectuar una ruptura hacia el Sinaí central, por lo que en lugar de continuar arrojando sus carros de combate contra los misiles egipcios, decidieron prepararse para dicha ofensiva. Calcularon acertadamente que el ataque sacaría a los egipcios de debajo de su paraguas de SAM, y que los avances de los carros de combate podrían contrarrestarse con las fuerzas acorazadas israelíes y ataques aéreos.

1 La «Granja China» era una estación agrícola experimental japonesa que constituyó el foco principal de muchas batallas de la campaña del Sinaí de 1973. Estaba dominada por una colina llamada «Missouri» por los israelíes.

El 14 de octubre se produjo el ataque egipcio, con tres puntas acorazadas principales partiendo de las posiciones del 3.er Ejército y otras tres del 2.º Ejército. Las columnas mecanizadas egipcias se desprendieron rápidamente de su apoyo de infantería y se enfrentaron a los israelíes en un duelo clásico entre cañones, en el que los israelíes tenían una decidida ventaja tanto en entrenamiento de tiro como en equipo. Al caer la noche los egipcios habían perdido 260 carros de combate y otros 200 vehículos blindados, por sólo unos 40 carros de combate israelíes. Este ataque fue la mayor confrontación entre carros de combate desde la Segunda Guerra Mundial.

A pesar de haber contenido tan precariamente a las fuerzas egipcias, los israelíes, especialmente el gral. Sharon, deseaban con vehemencia tomar la iniciativa estratégica y situar una agrupación de combate en la orilla oeste del Canal, para sembrar la confusión en las áreas de retaguardia egipcias. El lugar más apropiado era Deversoir, en el extremo septentrional del Gran Lago Amargo, en una zona entre el 2.º y 3.er Ejércitos. Los israelíes habían construido soportes para instalar puentes en esta región cuando la habían controlado, los cuales podían emplearse para el cruce. El esfuerzo principal lo harían las fuerzas de Sharon, reforzadas por los carros de combate de Adan. El mayor obstáculo para la operación era la fuerte concentración de fuerzas egipcias en torno a la Granja China, con la 21.ª Div. Acor. y la 16.ª Div. Inf. Los israelíes subestimaron el tamaño de esta fuerza, pero en las primeras horas de la mañana del 16 de octubre consiguieron colocar un puente de pontones a través del Canal sin que los egipcios se percatasen. Se mandó al otro lado un pequeño contingente de paracaidistas con unos pocos carros de combate. Mientras, las fuerzas de Sharon habían estado librando una violenta batalla de carros de combate durante toda la noche, tratando de lograr una ruta segura de paso en el cruce clave de Akavish-Titur, al sur de la Granja China. Las unidades de Sharon perdieron unos 70 carros de combate y los egipcios unos 150 en esta acción. A los paracaidistas de la orilla oeste se les unieron algunos cañones autopropulsados M107 de 175 mm. Otras unidades lanzaron ataques sobre los flancos septentrionales del 2.º Ejército para convencer a los egipcios de que la conmoción cerca del cruce de Akavish-Titur era sólo parte de un plan israelí para arrollar sus flancos. Las pérdidas de Sharon y la fuerte presión egipcia obligaron a los israelíes a traer la 162.ª Ugda de Adan para mantener abierta la ruta. Por la tarde, los egipcios lanzaron un gran contraataque con dos brigadas de carros de combate contra el cruce de Akavish-Titur, el cual prosiguió en las primeras horas de la mañana del 17 de octubre. El ataque fue contenido por la 460.ª y 600.ª Brig. Acor., y en este pequeño campo de batalla de unos 20 km^2

T-55 sirios y un vehículo de combate de infantería BMP de la fuerza que penetró las líneas israelíes en Rafid, en el curso de la lucha con la 188.ª Brig. Acor. «Barak» en octubre de 1973. Los carros de combate, pintados según el esquema de tres colores, tienen proyectores de infrarrojos, los cuales le daban a los carristas sirios una decidida ventaja en el combate nocturno ante los sobrecargados defensores israelíes.





En 1973, el carro de combate más moderno de Israel era el M60A1. Fotografiado en febrero de 1974, cuando las fuerzas del Zahal se retiraban de la orilla oeste del Canal en Deversoir, bajo la supervisión de la ONU según los acuerdos de tregua, este carro de combate lleva unos interesantes pero inexplicados distintivos. En el parachoques izquierdo está el emblema del escudo y la serpiente ilustrado en la lámina F. Encima del número de serie del centro del glacis hay una silueta de «carro de combate a trazos» en blanco. En las banderolas de la antena se ve una insignia de desfile de brigada y lo que parecen ser caricaturas. Obsérvense asimismo las inscripciones hebreas en los cascos de la tripulación. (Foto:Y. Nagata, Naciones Unidas.)

los egipcios perdieron unos 160 carros de combate y los israelíes unos 80. Cuando este enfrentamiento estaba agotándose, el vecino 3.er Ejército se incorporó a la pugna enviando 96 T-62 de la 25.ª Brig. Acor. como ayuda. Fueron detectados, y la 14.ª y 600.ª Brig. Acor. israelíes les tendieron precipitadamente una emboscada. En la matanza que vino a continuación, fueron destruidos todos los carros de combate egipcios menos diez, y los israelíes perdieron cuatro carros de combate en un campo de minas cuando perseguían a los supervivientes. Esto señaló el fin de todo contraataque egipcio importante en torno a la Granja China, y los israelíes pudieron empezar a pasar fuerzas al otro lado del Canal.

La primera misión de las fuerzas de la orilla oeste fue silenciar las baterías de misiles egipcias, para que la Fuerza Aérea israelí pudiese atacar la cabeza de puente de la orilla este. Los M107 atacaron el emplazamiento más próximo y se desplegaron carros de combate para eliminar los demás. La noche del 17 al 18 de octubre, la 162.ª Ugda de Adan cruzó los puentes de Deversoir con 200 carros de combate de la 217.ª, 460.ª y 600.ª Brig. Acor. A estas fuerzas se les añadieron posteriormente la 252.ª Ugda de Magden,[1] y la 14.ª y 421.ª Brig. Acor. de la 143.ª Ugda de Sharon. Las Ugdas de Adan y Magden se extendieron hacia el sur para cortar los suministros del 3.er Ejército, mientras las fuerzas de Sharon se dirigían al norte, hacia Ismailía.

Los egipcios intentaron desesperadamente destruir los puentes de Deversoir y, cuando no lo lograron, los esfuerzos se dirigieron a conseguir un alto el fuego con la mediación de la ONU. Estados Unidos y la Unión Soviética se enzarzaron en una gran confrontación política, pero puesto que ambas superpotencias deseaban el alto el fuego, se hizo un intento la noche del 22 al 23 de octubre. Fracasó rápidamente debido a la confusa situación en la orilla oeste, y los israelíes quemaron el último cartucho en un avance hacia la ciudad de Suez para copar completamente al 3.er Ejército. Un ataque sobre la propia Suez fue ferozmente repelido, y el 24 de octubre entró en vigor el segundo alto el fuego. Hubo varios brotes de lucha posteriores al alto el fuego, hasta que la UNEF (Fuerza Expedicionaria de las Naciones Unidas) pudo establecer una zona tampón. Gracias a la mediación de la ONU, el frágil alto el fuego se mantuvo intacto; en enero de 1974, Israel accedió a retirar sus fuerzas de la orilla oeste, estableciéndose una fuerza tampón de la ONU.

La guerra de 1973, a diferencia de las anteriores guerras de Oriente Medio, no terminó con una clara victoria para ningún bando. El Ejército egipcio logró el objetivo político de Sadat de desbloquear las negociaciones sobre el destino del Sinaí, y de pasada redimió su imagen, tan maltrecha por las humillantes derrotas de 1956 y 1967. Gran parte del mérito puede atribuirse a la tenaz infantería egipcia, que con tanta determinación rechazó los ataques acorazados ini-

1 El gral. Kalman Magden tomó el mando de la 252.ª Ugda después de que el gral. Albert Mendler resultase muerto cuando su vehículo recibió un impacto directo de artillería.

ciales israelíes. No obstante, los soldados egipcios ya habían sido bastante obstinados en las operaciones defensivas de las guerras anteriores; la auténtica diferencia entre la de 1973 y las guerras previas fue la calidad del mando egipcio. Aunque el Zahal no consiguió en 1973 la victoria abrumadora de 1967, cualquier duda sobre su duramente ganada reputación quedó anulada por la asombrosa defensa de los altos del Golán en los críticos primeros días de la guerra, y por el audaz y hábil cruce del canal de Suez. Superando la autocomplacencia que las derrotas iniciales habían propiciado, el Zahal se había adaptado rápidamente a la nueva táctica, librando una difícil guerra en dos frentes contra fuerzas enemigas que le superaban claramente en número, tanto en hombres como en equipo. El Ejército sirio fracasó en sus objetivos, aunque muchas unidades acorazadas sirias mostraron una destreza muy superior a la de 1967.

* * *

La Guerra de Octubre de 1973 tuvo una gran repercusión en los ejércitos de fuera de la zona de Oriente Medio. Periodistas poco informados dijeron que esta guerra era «el fin del carro de combate». En realidad, las derrotas iniciales de las fuerzas acorazadas israelíes a manos de los equipos de misiles contracarro árabes no sirvieron más que para reforzar la doctrina tradicional de la OTAN y del Pacto de Varsovia en relación con la necesidad de un equipo de armas combinadas integrado. Los israelíes se percataron rápidamente de las diferencias entre 1973 y 1967, y empezaron a añadir más infantería mecanizada a sus formaciones de carros de combate. La principal desventaja de un misil como el «Sagger» es que debe ser cuidadosamente guiado durante toda la trayectoria de su lento vuelo. Los israelíes descubrieron que rociando el área en torno al lanzador del Malyutka con fuego de ametralladora en el momento del lanzamiento, el operador podía verse obligado a agacharse y el misil pasaría inofensivamente por arriba. El fuego de supresión de los semiorugas y M113 de infantería, combinado con apoyo de morteros y artillería, redujo en gran medida las bajas israelíes de carros de combate por misiles.

Las experiencias con los misiles aceleraron igualmente el desarrollo de los nuevos blindajes compuestos (Chobham) que estaban en desarrollo desde los años 50. Este nuevo blindaje, que utiliza acero convencional junto con capas no metálicas, es completamente invulnerable al tipo de cargas empleadas en los misiles contracarro pequeños, como el Malyutka y el RPG-7. Un blindaje de este tipo está siendo utilizado actualmente en carros de combate como el norteamericano M1 Abrams, el alemán Leopard 2, los británicos Challenger y MBT-80, y el soviético T-80.

Las guerras de Oriente Medio han servido como terreno de prueba de las armas de las superpotencias. Sin el generoso apoyo exterior, los países de Oriente Medio, cuyas modestas economías son más reducidas que las de muchas ciudades europeas o norteamericanas, ciertamente no podrían librar una guerra en una escala tan pródiga como la de 1973. Las lecciones aprendidas en estas guerras han sido rápidamente incorporadas en los manuales de entrenamiento y estudios de proyectos de los ejércitos de la OTAN y del Pacto de Varsovia.

Entre los carros de combate israelíes, el Centurion, con sus muchas modificaciones israelíes, resultó popular y sólido. Lo mismo puede decirse del M48, pero la actuación del M60A1 puso de manifiesto algunos problemas graves. Los carros de combate norteamericanos tienen un giro de la torre muy rápido, posibilitado por un complicado sistema hidráulico. Desgraciadamente, el sistema empleado en el M60A1 rociaba de una fina neblina de fluido hidráulico la cámara de combate cuando era perforado por un im-

El ataque sirio sobre la «Línea Púrpura» israelí fue encabezado por ingenieros con carros de combate con rodillos desminadores PT-54 para penetrar los campos de minas israelíes. Este ejemplar, utilizado en 1974 para limpiar de minas la zona tampón de la ONU en los altos del Golán, está pintado de verde oscuro soviético liso; en 1973 muchos VAC sirios estaban mimetizados. (Foto: Y. Nagata, Naciones Unidas.)





T-62 de la 4.ª Div. Acor. egipcia cerca de El Kabrit, durante la retirada supervisada por la ONU en febrero de 1974. La Guerra del Yom Kippur dejó grandes fuerzas israelíes en la orilla oeste del Canal, detrás del 3.er Ejército egipcio; tras las negociaciones fueron retiradas al Sinaí y fuerzas egipcias ocuparon su lugar. (Foto: Y. Nagata, Naciones Unidas.)

pacto; debido a su bajo punto de inflamación, el fluido estallaba fácilmente, produciendo graves quemaduras en la tripulación. Esto fue rápidamente solucionado después de la guerra.

Una de las deficiencias más graves de los carros de combate israelíes era su falta de sistemas de visión nocturna. Los carros de combate sirios y egipcios estaban extensamente equipados con sistemas de infrarrojos; en muchos encuentros nocturnos esto supuso una desventaja seria para los israelíes, y fue la causa principal de las fuertes pérdidas en los altos del Golán durante las primeras noches de la guerra. Después de la guerra, Israel empezó a adquirir sofisticados sistemas de visión nocturna de intensificación de imagen y de imagen térmica, que son superiores a los más antiguos sistemas de infrarrojos al no precisar de un proyector detectable, sino que funcionan captando la luz ambiental de las estrellas y las emisiones térmicas, respectivamente.

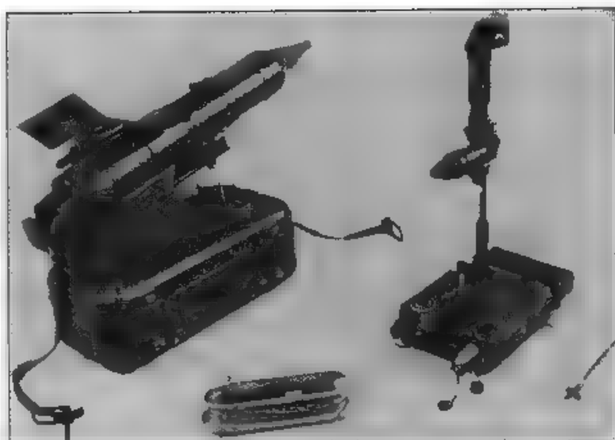
El M113 fue un sucesor popular de los viejos semiorugas, siendo llamado cariñosamente «Zelda». Probablemente los vehículos blindados más satisfactorios de la guerra fueron los cañones autopropulsados M107 y M109, capaces de contrarrestar la superioridad numérica de la artillería árabe con su gran movilidad.

El equipo soviético utilizado por Siria y Egipto tenía sus virtudes y vicios. El T-55 y el T-62 eran más simples y económicos que sus homólogos occidentales, estando disponibles en mayor número por su coste más bajo. Sus principales ventajas, aparte de la cantidad, eran su perfil bajo y su buen blindaje. Sus sistemas de control de tiro, que dependían de una primitiva telemetría estadimétrica, eran adecuados a alcances cortos, pero daban un resultado mediocre en los duelos a largo alcance. El cañón de 115 mm del T-62 resultó especialmente efectivo, pero la mala disposición interna del vehículo y su estrecho interior causaban una mala «habitabilidad» y degradaban la actuación de la sobrecargada tripulación en las batallas prolongadas. Su excelente blindaje quedaba comprometido por la vulnerable situación del combustible interno y de la munición; los israelíes han manifestado que algunos carros de combate sufrieron la explosión interna de estos pertrechos incluso por impactos oblicuos que no penetraron el grueso blindaje. El BMP demostró ser rápido y estar bien armado en relación con anteriores transportes de personal. Su cañón principal, dependiente de un cohete desarrollado a partir del RPG-7, es preciso sólo con el aire en calma, y apuntar el misil Malyutka desde un transporte de personal en movimiento no resultó ser muy efectivo. Las troneras traseras resultaron inútiles a causa de la estrechez interior y del pedregoso terreno; como todos los TAP, el BMP tiene un blindaje bastante delgado y vulnerable al fuego de ametralladora pesada en los lados y detrás.

LA GUERRA CIVIL LIBANESA

Aunque el Líbano consiguió librarse de intervenir en la mayoría de conflictos de Oriente Medio, el uso del sur del Líbano por la OLP como área de organización de incursiones a Israel, junto con las inevitables represalias israelíes, desestabilizaron esta frágil nación. Constituida por árabes cristianos y musulmanes en un delicado equilibrio, el país se dividió según criterios religiosos en la guerra civil que estalló en 1975. Los cristianos se reunieron en las milicias organizadas por el partido Falangista, mientras que los musulmanes se unieron a grupos de la OLP o formaron grupos propios. El Ejército libanés se desintegró, y sus vehículos blindados, consistentes en M41, M42 Duster, AMX-13, Charioteer, M113 y un surtido de automóviles blindados, cayeron en manos de las facciones enfrentadas. Los falangistas recibieron el apoyo israelí y algunos grupos del sur del Lí-

bano recibieron unos cuantos viejos M50 Super-Sherman y algunos M113, mientras la OLP recibía vehículos de Siria. Ambas facciones trataron, con cierto éxito, de comprar armas en el mercado negro internacional, incluyendo un surtido variado de automóviles blindados V-150 Commando y AML-90, así como M113. Los esfuerzos de las Naciones Unidas restauraron una cierta paz, aunque los sirios, franceses y otras unidades de mantenimiento de la paz se han visto implicados en estallidos esporádicos con las diversas milicias.



El principal azote de los carros de combate israelíes en 1973 era el pequeño pero mortífero misil CC filoguiado 9M14M Malyutka. El misil se lanzaba desde su contenedor de «maleta» (izquierda) y el operador lo dirigía utilizando el visor y palanca de control (derecha). Alcanzar un carro de combate con un artefacto de este tipo en condiciones de combate requiere una práctica y sangre fría considerables. (Foto: James Loop.)

COLORES Y DISTINTIVOS

Israel

Los primeros camiones con blindaje estratificado estaban pintados de color amarillo arena, con una banda blanca pintada horizontalmente alrededor de todo el vehículo. La mayoría de vehículos obtenidos en 1948 eran verde olivo apagado, bien de la variante norteamericana, bien de la versión británica, más verdosa. Los automóviles blindados modificados israelíes parecen haber estado pintados de un color similar. Inicialmente, los distintivos se limitaban a nombres e inscripciones hebreas con tiza; más adelante aparecieron algunos distintivos normalizados (véase la lámina F). Los vehículos del Mando Meridional empleaban tres flechas blancas horizontales; otro mando utilizaba una sola flecha. Los VAC de la 8.ª Brig. Acor. de Sadeh empleaban dos barras oblicuas blancas en los lados de la torre o del casco. Se adjudicaron números de serie de cuatro dígitos y grandes números tácticos blancos de tres símbolos, pero el sistema de asignación no está claro. Muchos vehículos no tenían marcas.

Los VAC conservaron un aspecto sencillo después de la guerra. Las nuevas adquisiciones a Francia mantuvieron la versión del Ejército francés, verde de olivo apagado, que se decoloraba a un «gris de campaña» pardusco. Se introdujeron números de serie militares en el frente y detrás del casco, y a menudo había otro número de serie independiente para la torre. Dichos números eran blancos, con frecuencia sobre fondo negro, y tenían un sufijo o prefijo, el carácter hebreo *tsadi*, la primera letra de la palabra *Zahal*. Alrededor de 1956 se introdujo un símbolo de paso de puentes, un disco azul con borde rojo, con la clasificación de peso del vehículo en blanco. Para la operación «Kadesh» se pintaron distintivos de identificación aérea en la cubierta posterior del motor de los carros de combate, en forma de una gran «X» azul con borde blanco, o sobre un disco blanco; en otras clases de vehículos se pintaba en el capó. Las torres de los carros de combate llevaban a veces una «X» blanca, y el mismo símbolo se aplicaba rápidamente a las «capturas» puestas en servicio. Los AMX-13 llevaban este distintivo en el techo de la torre o en la tapa circular de la rueda de rodadura de respeto.

La guerra de 1956 puso de manifiesto la necesidad de mejores distintivos tácticos. El sistema adoptado tenía cuatro elementos básicos. En la torre había una letra hebrea y un número, indicando el carro de combate individual y la sección, respectivamente; puesto que las secciones raramente tenían más de tres carros, se empleaban las tres primeras letras del alfabeto hebreo: *aleph, beth* y *gimel*. Se pintaban de uno a cuatro anillos blancos en el cañón para indicar la compañía. En el lado del casco o de la torre se pintaba un gran galón blanco.

El significado del galón está sujeto a discusión. La teoría de que se trata de un símbolo de batallón es improbable, ya que en las fotos se ven galones distintos en carros de combate pertenecientes claramente a un mismo batallón. La correlación estadística de fotos de carros de combate israelíes en 1960-67 indica una relación entre la dirección del galón y el número de ban-



Rodillo desminador PT-54 egipcio abriendo un paso en la zona de interposición de la ONU en el Sinaí, en marzo de 1974. Esta pintado según el mimetizado habitual arena y marrón grisáceo. Muchos carros de combate egipcios llevaban pintadas en 1973 dos franjas blancas hasta los bordes de los guardabarros delanteros, como aquí; su significado es incierto. (Foto: Naciones Unidas.)

das del cañón. La creencia del autor es que los galones son distintivos de compañía, como los anillos del cañón, pero es posible que los galones se utilizasen como símbolos de batallón en 1973. El sistema parece haber sido: galón hacia abajo = 1.ª Cía, galón hacia adelante = 2.ª Cía., galón hacia arriba = 3.ª Cía., galón hacia atrás = 4.ª Cía. o pelotón de Plana Mayor. Las numerosas excepciones a este sistema que se ven en las fotos sugieren un uso variable de los símbolos de una a otra brigada, pero se cree que el sistema descrito era el más habitual.

El número y letra de la torre se pintaban a menudo en un panel de quita y pon, permitiendo probablemente que las tripulaciones se entrenasen con su propio indicativo y trasladasen el panel al carro de combate que se les asignase.

Antes de la guerra de 1967, el Zahal sustituyó la pintura verde olivo apagado por «gris arena», siendo repintados la mayoría de carros de combate israelíes en este tono antes de estallar la guerra. Los carros de combate llevaban paneles fluorescentes de identificación aérea, pero los semiorugas, camiones y algunos carros tenían una banda blanca pintada en la línea axial de las superficies superiores; los semiorugas la llevaban en las planchas verticales posteriores del casco y en el capó, terminando delante con una barra en «T» sobre los guardabarros. En carros de combate no era frecuente, y estaba generalmente confinada al techo de la torre.

Muchas unidades israelíes tenían una insignia «heráldica» de brigada, que se aplicaba sólo para desfiles en tiempo de paz y no se empleaba en combate. En la guerra de 1967 se utilizaron algunas insignias de unidad, pero en la mayor parte de los casos se desconoce su significado. El 79.º Bón. de Carros de Combate de la 7.ª Brig. Acor. pintaba la letra *aleph* en el parachoques como símbolo de batallón, pudiendo haber estado relacionada con la inicial del nombre del comandante del batallón, Elad.

Los distintivos en 1973 eran en gran parte como en 1967, aunque, como se ha dicho, la reorganización de las brigadas de carros de combate pudo haber llevado al empleo de los galones como símbolos de batallón. Se produjo un señalado aumento en el número de insignias tácticas pintadas en los parachoques, una selección de las cuales se presenta en la lámina F, pero se desconoce su significado. Hay razones para creer que algunos eran distintivos de brigada o de división asignados mientras durase la campaña. Algunos carros de combate y TAP llevaban bandas de compañía y letras en la torre, repetidas detrás del casco, estando las bandas pintadas horizontalmente arriba y a la derecha de la letra hebrea. Muchos vehículos no llevaban todos los distintivos, sino sólo uno o dos de los símbolos básicos. A la vista de la acosada situación del Zahal en la guerra de 1973, no es nada sorprendente.

Egipto

A partir de una documentación fotográfica mínima, parece que los carros de combate egipcios a finales de los años 40 estaban pintados de color arena desierto o verde olivo apagado y llevaban muy pocos distintivos. Un carro de combate ligero Mk VI inutilizado en Yad Mordecai en 1948 tenía un gran «32» blanco pintado en el lado de la torre, y algunos automóviles blindados llevaban símbolos de escuadrón de estilo británico en la torre. Los transportes Bren llevaban comúnmente un redondel verde-blanco-verde.

Cuando se formó la 4.ª Div. Acor., después de 1954, algunos vehículos llevaban insignias «heráldicas», indicando posiblemente batallones, en los desfiles. Éstas incluían un lancero montado, un tigre rondando (ambas en T-34/85), un halcón en picado (en SU-100) y un águila con las alas extendidas (en JS-3M Stalin); véase la lámina D. Los SU-100 de la 53.ª Bat. Art. encontrados en Port Said en 1956 llevaban un distintivo de una media luna verde y blanco (véase lámina D), y otros vehículos egipcios de esta época llevaban todavía símbolos de escuadrón de estilo británico. La inmensa mayoría estaban sin marcar y simplemente pintados de color arena claro liso. Algunos carros de combate llevaban un distintivo rectangular rojo y azul claro en la parte delantera de los lados de la torre; no parece que fuera un símbolo divisionario, y por su uso extendido puede haber sido una forma de insignia nacional o de cuerpo.

Tras la guerra de 1956, los vehículos blindados egipcios solían estar marcados con números de tres dígitos en la torre, con caracteres negros. Comparados con el uso muy limitado de distintivos en 1956, los carros de combate egipcios en 1967 eran excepcionalmente uniformes y generalmente sin marcas. Durante la guerra de 1973 la pintura mimética aplicada se veía más, generalmente marrón medio en una amplia variedad de esquemas.

Siria

Hay una falta casi absoluta de documentación fotográfica sobre los vehículos blindados sirios en 1948; en las fotos disponibles no se ven distintivos, aunque algunos R-35 sirios capturados aún llevaban números de serie franceses, por lo que cabe suponer que todavía estarían pintados en verde del Ejército francés.

Los carros de combate utilizados en 1967 estaban uniformemente pintados de verde oscuro, bien soviético o de origen local. Frecuentemente había nombres pintados en los lados de la torre, en escritura blanca, referidos a menudo a héroes de guerras pasadas, incluida la campaña de 1948. Había un grueso anillo blanco pintado en el techo de las torres como identificación aérea. Se conocen ejemplares con símbolos geométricos pintados, con frecuencia en rojo, en los lados de la torre. El glacis solía llevar un número de serie de cinco dígitos y el nombre «Al-Jaish» («Ejército»).

En 1973 los sirios adoptaron el mimetizado de desierto estándar soviético verde olivo con grandes manchas de amarillo arena, a veces con manchas adicionales de color gris medio.

Los nombres de las torres fueron sustituidos generalmente por números de tres dígitos, pintados en blanco, e indicando probablemente compañía/sección/vehículo; en algunas unidades éstos figuraban dentro de un delgado rectángulo blanco, de bordes sólidos o a trazos. Algunos vehículos llevaban un disco blanco con un triángulo de color en el techo de la torre, probablemente como identificación aérea. Con la formación de divisiones acorazadas, se adoptaron insignias divisionarias; éstas en general estaban pintadas en la parte anterior de los lados de la torre, y a un lado de las planchas del glacis y trasera. Consistían en una silueta rectangular blanca en torno a dos formas geométricas de color; se desconoce la secuencia, pero se presentan ejemplos en las láminas D y G.

Jordania

Los vehículos blindados jordanos han seguido tradicionalmente la práctica británica en cuanto a distintivos, con alguna variación. En 1948, los automóviles blindados de la Legión Árabe solían dejarse sin marcas, pintados de color arena liso. Para desfiles, por lo menos, solían llevar símbolos británicos de escuadrón en la torre, y a veces una insignia con un halcón en las planchas delanteras. Durante los primeros días del Cuerpo Acorazado, en los años 50, se adoptaron emblemas regimentales para el 1.er y 2.º Reg. de Automóviles Acor. y para el 3.er Reg. de Carros de Combate, los cuales se ven, como mínimo, en las fotos de desfiles formales: paneles amarillos con una guirnalda verde y una corona roja, con los motivos de unas lanzas cruzadas, una cabeza de halcón y un escorpión, respectivamente. En

1967, la mayoría de vehículos blindados estaban pintados de amarillo tierra con franjas verde olivo apagado, aplicadas según un esquema ondulado oblicuo. Algunos Centurion tenían gris azulado oscuro en lugar de verde olivo apagado. Los distintivos incluían un cuadrado del arma en el guardabarros delantero derecho, rojo y amarillo para la 40.ª Brig. Acor., y rojo y azul para la 60.ª Brig. Acor.; el número de la brigada estaba normalmente pintado en blanco en estos cuadrados. En el guardabarros izquierdo, un panel negro llevaba un número de serie debajo de la palabra «Al-Jaish». La mayoría de carros de combate llevaban símbolos británicos de escuadrón en la torre, pero no es seguro que siguiesen exactamente la secuencia británica. Si lo hacían, entonces era un triángulo para el Esc. «A», un cuadrado para el «B», un círculo para el «C» y un rombo para la Plana Mayor. La secuencia británica de colores era rojo para el batallón más antiguo de la brigada, amarillo para el segundo, y azul y verde para el tercero y cuarto, aunque las brigadas jordanas, más pequeñas, probablemente no seguían toda esta secuencia. En el período posterior a 1970 los vehículos blindados jordanos adoptaron un esquema mimético de tres colores: arena, rojo tierra y verde olivo.

LÁMINAS EN COLOR

A1: Hotchkiss H-39, «Compañía Rusa», 82.° Bón. de Carros de Combate, 8.ª Brig. Acor. israelí; aeropuerto de Lydda, 1948.

Con tripulaciones de voluntarios, que habían servido en unidades acorazadas en Europa Oriental durante la Segunda Guerra Mundial, principalmente judíos rusos y polacos, esta «compañía» tenía unos pocos H-39 aún con pintura verde olivo francesa descolorida. Las diagonales blancas indican la brigada; detrás de ellas está el número «421», y en el casco está pintado un número de serie del Zahal, «3989».

A2: Marmon-Herrington Mk IVF de una compañía de automóviles blindados independiente, Legión Árabe; Palestina, 1948.

Los automóviles blindados de la Legión Árabe eran de color arena liso, o bien se les aplicaba un esquema ondulado verde olivo apagado, como aquí. El distintivo azul de Esc. «A» del lado de la torre, al estilo británico, puede no haber tenido aquí el mismo sentido que en ese país. La insignia de unidad, una cabeza de halcón estilizada, figura en la plancha frontal; hay un número de serie británico debajo del puesto del conductor, y el número de serie «851» de la Legión Árabe en el guardabarros izquierdo.

B1: Semioruga M9 con cañón CC británico de 6 libras modificado, 82.° Bón. de Carros de Combate, 8.ª Brig. Acor. israelí; Negev, 1948.

Obsérvese el puesto del conductor elevado y blindado, y la MG 34 montada a su lado. Número de serie del Zahal «3282», número táctico del vehículo «332», tres flechas del Mando Meridional y dos diagonales de la 8.ª Brig. Acor., todo ello pintado en blanco sobre el verde olivo apagado original.

B2: Cañón ATP Archer de 17 libras, compañía contracarro independiente egipcia; campaña del Sinaí, 1956.

La mayoría de estos vehículos estaban todos pintados de color arena; una de las cuatro compañías utilizaba este redondel verde y blanco como insignia nacional en seis posiciones.

B3: Automóvil de exploración White M3A1, Policía Militar de Fronteras israelí; 1954.

Verde olivo apagado liso original, con insignia de la Policía de Fronteras en el costado del casco en blanco. Se desconoce el significado de la insignia del guardabarros. A diferencia del Ejército, la Policía de Fronteras lleva traje de campaña y emblemas de rango de estilo británico, y boina verde. Después de la guerra de 1967, los BTR-152 y Walid de la Policía se pintaron de verde oscuro, con la insignia en forma de flor en los lados del casco en una posición parecida.

C1: M1 Sherman (M4A1 de 76 mm, estiba húmeda), 7.ª Brigada Acorazada israelí; operación «Kadesh», Sinaí, 1956.

Verde olivo apagado liso, decolorado a un tono pardusco, con la cruz israelí azul y blanca de identificación aérea de 1956-57. Números de serie del Zahal blancos sobre negro en los lados del casco y mantelete. Algunos Sherman de la 27.ª Brig. Acor. llevaban la letra «X» pintada precipitadamente en los lados de la torre.

Entre las fuerzas UNIFIL de mantenimiento de la paz en el Líbano había un destacamento de paracaidistas francés apoyado por varios automóviles blindados AML-60-7. Fotografiado al sur del río Litani, cerca de Tiro, este AML exhibe el esquema blanco típico con distintivos negros o azul oscuro de la ONU. (Foto: J.K. Isaac, Naciones Unidas.)



C2: AMX-13, 2.° Régiment Étranger de Cavalerie, agregado al 1.er Régiment Étranger Parachutiste; Port Said, 1956.

Los vehículos franceses y británicos empleados en la operación «Musketeer» tenían un apresurado revestimiento amarillo arena liso, con una franja horizontal negra pintada alrededor de la torre como signo de identificación, y una «H» blanca (de «Hamilcar», el nombre en clave original de la operación) como signo de identificación aérea en el techo. El otro distintivo es la *matricule* habitual francesa, en caracteres blancos con una bandera tricolor, sobre bandas negras delante y detrás del casco. En Argelia, la caballería de la Legión Extranjera, de donde se destacó este escuadrón, no llevaba en esta fecha la boina verde y el traje mimético, que parecen haber sido suministrados por los paracaidistas, a los que estaba agregado el escuadrón para la campaña de Suez.

D1: T-55, unidad desconocida, Ejército egipcio; Sinaí, 1967.

Los dígitos de la torre parecen indicar servicio en la 3.ª Sección de una compañía de carros de combate, pero se desconoce el significado de las barras negras.

D2: PzKpfw IV Ausf. H de un batallón de carros de combate independiente, Ejército sirio; altos del Golán, 1967.

Este carro de combate pertenecía a uno de los batallones independientes que apoyaban a las brigadas de infantería, pero se desconoce su asignación exacta. La monotonía del verde oscuro habitual sirio sólo está rota por un anillo blanco en el techo de la torre, y por el nombre en blanco de la torre, «Sulayman», referido a algún héroe de una guerra pasada.

D3: Insignias árabes.

A1-A10: Números arábigos, 1-10, en la forma normal vista en los vehículos.

E1: Gran distintivo del casco llevado por los SU-100, 53.° Bón. Art. egipcio, 4.ª Div. Acor., Port Said, 1956. E2, E3, E5: Insignias de desfile utilizadas en la 4.ª Div. Acor. egipcia, respectivamente en los T-34/85, SU-100 y JS-3M Stalin. E4: Insignia nacional vista muy esporádicamente en los carros de combate egipcios durante la efímera vida de la «República Árabe Unida». E6: Insignia muy extendida entre los carros de combate egipcios en 1967, generalmente en posición baja y anterior de los lados de la torre; significado desconocido.

J1: 2.° Reg. Automóviles Acor. jordano, años 50, generalmente en plancha frontal. J2: 1.er Reg. Autom. Acor. jordano, años 50. J3: 40.ª Brig. Acor. jordana, 1967. J4: 60.ª Brig. Acor. jordana, 1967. J5: Estilo habitual de la placa con «Al-Jaish» en los carros de combate sirios (superior) y jordanos (inferior). J6: Insignia de una compañía de automóviles blindados independiente de la Legión Árabe jordana, 1948. J7: 8.° Bón. de Real Artillería jordano (agregado a la 40.ª Brig. Acor.), posterior a 1967. J8: 40.ª Brig. Acor. jordana, posterior a 1967. J9: 60.ª Brig. Acor. jordana, posterior a 1967. J10: Bón. de artillería jordano agregado a la 60.ª Brig. Acor., posterior a 1967.

S1: Símbolo de identificación aérea sirio utilizado en la parte anterior del techo de la torre de algunos carros de combate, 1973. S2, S3: Insignias de brigadas de carros de combate sirias, llevadas en los lados de la torre o delante y detrás del casco. S4: Símbolo de identificación aérea sirio utilizado en 1967 en la parte anterior del techo de la torre de los carros de combate. S5, S6: Insignias de unidad sirias llevadas por secciones de reconocimiento de BRDM.

E1: M48A2C Patton, 2.ª Sección, 2.ª Cía., 79.° Bón. de Carros de Combate, 7.ª Brig. Acor. israelí, Ugda Tal; Sinaí, 1967.

Todo de «gris arena», con galón de compañía en el lado de la torre y la insignia de batallón, la letra *aleph*, en el guardabarros trasero derecho, que también figura en el guardabarros delantero izquierdo. Distintivo de vehículo y sección, *aleph* 2, en panel de lona de quita y pon. Los jefes de carro israelíes solían emplear banderas de señales.

E2: M47 Patton, 40.ª Brig. Acor. jordana; Cisjordania, 1967.

El triángulo rojo de estilo británico de la torre puede indicar el Esc. «A» del 2.° Bón. de Carros de Combate de esta brigada, pero esta identificación no es segura. Mimetizado amarillo tierra y verde olivo habitual; insignia de brigada en guardabarros delantero derecho y número de serie, «11521», debajo de «Al-Jaish» en guardabarros izquierdo. El nombre de la torre en árabe es «Al-Hussein».

F1: M48 Patton, 60.ª Brig. Acor. jordana; Cisjordania, 1967.

Mimetizado y distintivos similares a los del carro de combate anterior; la insignia del guardabarros de esta brigada figura en la lámina D, y el símbolo de la torre sugiere el Esc. «C» de su batallón. El nombre de la torre es «Abu Abaida», un héroe guerrero del siglo VII.

F2: Cañón ATP M7 Priest de 105 mm de un batallón de artillería independiente israelí; Sinaí, 1967.

Gris arena estándar. El galón indica probablemente la batería dentro del batallón, y el número «4» podría indicar la sección dentro de la batería.

F3: Insignias israelíes.

1-4: Insignia táctica estándar, descrita en el texto. 5: Letra hebrea *aleph*, a veces pintada como una «N» romana. 6: Letra hebrea *beth*. 7: Letra hebrea *gimel*. 8: Visto ocasionalmente en semiorugas de mando, en 1967, y puede haber sido un símbolo de Plana Mayor en algunas unidades. 9: Pintado a veces en 1973 en carros de combate soviéticos capturados para evitar ser confundidos con sirios o egipcios. 10: Distintivos del cañón para cada compañía, en las Cías. 1.ª a 4.ª, según se describe en el texto. 11: Mando Meridional, 1948, Negev y Sinaí. 12: 8.ª Brig. Acor., 1948. 13: Un modelo de placa de paso de puentes; anillo sólido rojo tocando al disco azul, también común. 14: Una insignia de brigada acorazada, 1957. 15: Insignia de desfile, 7.ª Brig. Acor. 16: Unidad de automóviles blindados Staghound israelí no identificada, años 50.

Aparte de la Estrella de David roja, marcada en las ambulancias, que es el equivalente israelí de la Cruz Roja, todas las demás insignias ilustradas son símbolos tácticos de unidades o formaciones vistas en carros de combate israelíes en 1967 y 1973. Algunas probablemente identifican brigadas, y otras, agrupaciones de combate de toda una división.

G1: M113A1, milicia Falangista; Beirut, 1975.

La mayoría de TAP falangistas procedían de las existencias del Ejército libanés o fueron transferidos por Israel, y se dejaron en color arena liso; algunos ostentaban esquemas más llamativos, como franjas y manchas verde olivo o gris, o este patrón verde, negro y óxido. La insignia nacional libanesa se reproduce en la tapa de la cámara del motor; otros vehículos llevaban grandes imágenes religiosas. Sobre el montaje de la ametralladora de 12,7 mm hay instalado un kit de ACAV.

G2: T-62A, brigada acorazada siria no identificada; altos del Golán, 1973.

De color verde soviético rociado con color arena y gris medio. El número de tres dígitos de la torre, «536», probablemente indica vehículo, sección y compañía, pero la secuencia no está confirmada. En el glacis y detrás del casco figuran el número de serie sirio y «Al-Jaish» encima de una insignia de brigada; se conocen muchas combinaciones de estos símbolos geométricos de color, pero se desconoce su significado.

H1: M50 Super-Sherman, milicia Falangista; sur del Líbano, 1977.

Entregados por Israel a los grupos cristianos libaneses que vigilaban la zona fronteriza contra las incursiones de la OLP, estos viejos Sherman suelen estar pintados de gris con franjas verdes; las insignias se limitan a la bandera libanesa y en algunos casos a una toscamente pintada cruz o «X» en los lados de la torre.

H2: T-62, 4.ª Div. Acor. egipcia; Sinaí, 1973.

De color arena claro, con mimetizado marrón apagado de campaña; existen ejemplares de esta versión de mimetizado, tanto de bordes suaves pintados por aspersión como de bordes nítidos pintados a mano. El número de la torre, «431», sugiere la posible identificación de carro de combate de mando, 3.ª Sección, 4.ª Compañía. La pequeña zona de pintura blanca delante de aquél indica que se ha borrado una insignia.

H3: Cazacarros Charioteer, OLP; sur del Líbano, 1976.

Éste es uno de los anticuados vehículos vendidos por Gran Bretaña a Jordania para su empleo en el 3.er Reg. de Carros de Combate, y revendidos posteriormente al Líbano cuando Jordania recibió Centurion; la OLP adquirió varios tras la desintegración del Ejército libanés durante la Guerra Civil.

CARROS DE COMBATE

Después de la Segunda Guerra Mundial, en las atormentadas tierras de Oriente Medio se ha producido una guerra importante más o menos cada diez años, aparte de innumerables incidentes fronterizos, ataques guerrilleros e incursiones de represalia. A diferencia de la mayoría de conflictos que han afligido al mundo desde 1945, las guerras árabe-israelíes han visto un extenso uso de vehículos blindados, a veces en una escala que rivalizaba con los colosales enfrentamientos de El Alamein o Kursk. El objetivo de este libro es examinar brevemente los conflictos de Oriente Medio desde el punto de vista de los vehículos blindados utilizados por los Estados combatientes.

STEVEN J. ZALOGA nació en 1952, se licenció en historia en el Union College y se graduó en la Universidad de Columbia. Ha publicado más de veinte libros sobre tecnología militar moderna, especialmente sobre el desarrollo de vehículos blindados. Su principal campo de interés son los asuntos militares en la antigua Unión Soviética y Europa Oriental durante la Segunda Guerra Mundial, y también ha escrito sobre las fuerzas acorazadas norteamericanas. Steven Zaloga vive en Connecticut.

OTROS TÍTULOS DE LA COLECCIÓN

AUTOAMETRALLADORAS ALEMANES

AFRIKA KORPS

CARROS SOVIÉTICOS MODERNOS

LOS SEMIORUGAS M-2 Y M-3

EL CARRO MEDIO CENTURION



